

## **Bilansvarsloven § 7 (1)**

Fra den formelle til den reelle retten

Kandidatnr: 240

Veileder: Morten Kjelland

Leveringsfrist: 25.november

Til sammen 17 898 ord

06.12.2004

# Innholdsfortegnelse

<b><u>1</u></b>	<b><u>INNLEDNING</u></b>	<b><u>4</u></b>
<b>1.1</b>	<b>TEMA OG BAKGRUNN FOR AVHANDLINGEN</b>	<b>4</b>
<b>1.2</b>	<b>FREMSTILLINGEN</b>	<b>6</b>
<b>1.3</b>	<b>AVGRENSNINGER</b>	<b>6</b>
<b>1.4</b>	<b>RETTSKILDER</b>	<b>7</b>
<b><u>2</u></b>	<b><u>DEN FORMELLE RETTEN</u></b>	<b><u>10</u></b>
<b>2.1</b>	<b>OVERSIKT OVER BESTEMMELSEN</b>	<b>10</b>
<b>2.2</b>	<b>HENSYN</b>	<b>12</b>
<b>2.3</b>	<b>VILKÅRENE</b>	<b>16</b>
2.3.1	OVERSIKT	16
2.3.2	SKYLDKRAVET	16
2.3.2.1	Momenter som inngår på det generelle planet	18
2.3.2.2	Momenter som inngår på det individuelle planet	22
2.3.3	RETNINGSLINJENE FOR "KAN"-VURDERINGEN	26
2.3.3.1	Skylddifferansen (jf. "åtferda på kvar side")	26
2.3.3.2	"Tilhøva elles"	28
<b>2.4</b>	<b>RETTSVIRKNINGER</b>	<b>30</b>
2.4.1	INNLEDNING	30
2.4.2	HVORDAN AVKORTNINGEN SKJER	31
2.4.3	ÅRSAKSSAMMENHENG	33
2.4.4	SELVSKYLDEVNE	35
<b>2.5</b>	<b>AVKORTNING VED BILBELTEBRUK</b>	<b>36</b>
<b>2.6</b>	<b>SAMMENFATNING</b>	<b>39</b>

<b>3</b>	<b>DEN REELLE RETTEN</b>	<b>40</b>
<b>3.1</b>	<b>INNLEDNING</b>	<b>40</b>
<b>3.2</b>	<b>METODE</b>	<b>41</b>
3.2.1	SPØRRESKJEMA	41
3.2.1.1	Utforming og oppbygging av skjemaet	41
3.2.1.2	Utvelgelse av objekter, representativitet og gjennomføring	42
3.2.1.3	Feilkilder og undersøkelsens verdi	44
3.2.2	SUPPLERINGSMETODENE	45
3.2.2.1	Intervjuer	45
3.2.2.2	Observasjon	45
<b>3.3</b>	<b>VILKÅRENE</b>	<b>46</b>
3.3.1	SKYLDKRAVET	46
3.3.1.1	Momentene i skyldvurderingen	46
3.3.1.2	Skyldvurderingen fragmentert?	48
3.3.2	RETNINGSLINJENE FOR ”KAN”-VURDERINGEN	49
3.3.2.1	Sondres det mellom skyldvurderingen og ”kan”-vurderingen?	50
3.3.2.2	Blir hensynene bak skyldkravet tilstrekkelig ivaretatt?	51
3.3.3	OPPSUMMERING	52
<b>3.4</b>	<b>RETTSVIRKNINGER</b>	<b>52</b>
3.4.1	HVORDAN AVKORTNINGSBELØPET FASTSETTES	52
3.4.2	AVKORTNINGSPOSTER	53
3.4.3	HVEM SOM TAR STILLING TIL AVKORTNINGSSPØRSMÅLET	55
3.4.4	AVKORTNINGSFESTSETTELSEN I PRAKSIS	56
<b>3.5</b>	<b>RETTSKILDEBRUK</b>	<b>57</b>
<b>3.6</b>	<b>BILBELTEBRUK OG ÅRSÅKSSAMMENHENG</b>	<b>60</b>
<b>4</b>	<b>SAMLEDE BETRAKTNINGER</b>	<b>64</b>
<b>4.1</b>	<b>INNLEDNING</b>	<b>64</b>
<b>4.2</b>	<b>HAR SKADELIDTE BEHOV FOR JURIDISK BISTAND?</b>	<b>64</b>

<b>4.3</b>	<b>SKADELIDTES RETTSSIKKERHET</b>	<b>66</b>
<b>4.4</b>	<b>FORHANDLINGENE SETT I ET RETTSOSIOLOGISK PERSPEKTIV</b>	<b>67</b>
<b>4.5</b>	<b>STANDARDISERING</b>	<b>68</b>
<b>4.6</b>	<b>SAMMENFATNING</b>	<b>71</b>
<b>4.7</b>	<b>TILFREDSSTILLENDEN PRAKSIS?</b>	<b>72</b>
<b><u>5</u></b>	<b><u>REFERANSELISTE</u></b>	<b><u>75</u></b>
<b><u>6</u></b>	<b><u>VEDLEGG</u></b>	<b><u>80</u></b>
<b><u>7</u></b>	<b><u>LISTER OVER TABELLER</u></b>	<b><u>81</u></b>

# 1 Innledning

## 1.1 Tema og bakgrunn for avhandlingen

Etter norsk rett er grunnvilkårene for å få erstatning utenfor kontraktsforhold at det foreligger et ansvarsgrunnlag, at det har oppstått en skade og et tap, og at det er adekvat årsakssammenheng mellom så vel skadevolders handling og skaden, som mellom skaden og tapet.<sup>1</sup> Ansvarsgrunnlaget ved trafikkuhell er objektivt, jf. bilansvarsloven<sup>2</sup> § 4. Det vil si at ansvar inntreer selv om ingen er skyld i skaden. En personskade kan påføre både økonomisk og ikke-økonomisk tap. Etter bal. § 6 (2) er det kun men-erstatning etter skadeserstatningsloven<sup>3</sup> § 3-2 som kan erstattes av det ikke-økonomiske tapet. Den andre form for ikke-økonomisk tap i norsk rett er oppreisning etter skl. § 3-5. Bestemmelsen har en pønalt karakter, og kan bare kreves av den *personlige*<sup>4</sup> skadevolderen som har voldt skaden ved forsett eller grov uaktsomhet.<sup>5</sup> Når det gjelder det økonomiske tapet som skaden påfører ved personskade, er *hovedregelen* i henhold til skl. 3-1 at skadelidte skal tilkjennes full erstatning.<sup>6</sup> Det vil si at skadelidte skal komme i samme økonomiske stilling som før skaden.<sup>7</sup> I Ølberg (Rt. 1993 s.1524) fremgår det at kjernen i erstatningsretten er at skadelidte ikke skal komme økonomisk dårligere ut med skaden enn om den ikke hadde inntruffet.

Når skadelidte har medvirket til trafikkuhellet som forårsaket skaden, kan det skje en avkortning i erstatningen etter bal. § 7. En avkortning vil si en reduksjon i erstatningen. Avkortning etter bal. § 7 innebærer derfor et *unntak* fra ovennevnte prinsipp om full

---

<sup>1</sup> Nygaard: Skade og ansvar, s. 4. For øvrig se Lødrup: Lærebok i erstatningsrett, der de tre vilkårene blir behandlet i henholdsvis andre, tredje og femte kapittel.

<sup>2</sup> Lov av 3. februar 1961 (bal.).

<sup>3</sup> Lov av 13. juni 1969 nr. 26 (skl.).

<sup>4</sup> Jeg har selv foretatt alle kursiveringene i avhandlingen med mindre noe annet fremgår.

<sup>5</sup> Jf. Lødrup: Lærebok i erstatningsrett, s. 508.

<sup>6</sup> Jf. op.cit., s. 395.

<sup>7</sup> I.c.

erstatning. Det er bestemmelsens første ledd som skal behandles i denne avhandlingen. Bilansvarsloven § 7 (1) lyder:

”Har skadelidaren medverka til skaden med vilje eller i aktløyse, kan retten minka skadebotkravet eller lata det falla heilt bort, så nær som når skadelidaren kan leggjast berre lite til last. Avgjerda skal retta seg etter åtferda på kvar side og tilhøva elles.”

Bestemmelsen avløste medvirkningsregelen i motorvognloven<sup>8</sup> § 30, der medvirkningshandlingen måtte være forsettlig eller grov uaktsom før det kunne avkortes i erstatningen. Målet med å endre skyldkravet til mer enn bare ”lite å legge til last” var å gjøre medvirkningsregelen mer elastisk slik at domstolen kunne komme frem til rimelige løsninger.<sup>9</sup> Temaet for avhandlingen er å undersøke hvordan medvirkningsvurderingen blir foretatt i den formelle og i den reelle retten. Med den formelle retten siktes det til det formelle rettskildebildet: lovtekst, høyesterettspraksis, forarbeider, etterarbeider, mv.. Den reelle retten betyr i oppgaven den rettsanvendelsen som foregår utenom retts-systemet, men en nærmere forklaring av begrepet vil komme i avhandlingens del II. Under rettsstudiet har jeg arbeidet med personskader i et forsikringsselskap der jeg har vært med å vurdere avkortning i praksis. De aller fleste sakene blir avgjort mellom skadelidte/skadelidtes advokat og forsikringsselskapet, og det er derfor etter min mening viktig at det settes fokus på hvordan denne rettsanvendelsen foregår. Målet for avhandlingen er å kartlegge i hvilken grad retningslinjene gitt i den formelle retten etterfølges i den reelle retten.

---

<sup>8</sup> Lov av 26. februar 1926.

<sup>9</sup> Innst. 1957 s. 42.

## 1.2 Fremstillingen

Avhandlingen består av to hoveddeler. Den første delen er en rettsdogmatisk analyse av bal. § 7 (1). For oversiktens skyld vil hele bal. § 7 først bli presentert. De øvrige leddene vil også kunne være tolkningsmomenter for 1. ledd. Deretter vil bal. § 7 (1) bli drøftet i dybden. Etter bal. § 7 (1) må skadelidte være mer enn bare ”lite å legge til last” for at det kan avkortes. Dette spesielle skyldkravet vil utgjøre den vesentligste drøftelsen i del I. Manglende bilbelte er et sentralt typetilfelle på medvirkning, og vil bli gjennomgående behandlet både i del I og i del II. Denne medvirkningshandlingen er lett å sammenligne fra sak til sak fordi handlingen er den samme. I del II vil den reelle rettsanvendelsen bli drøftet. Opplysningene om praksis vil i vesentlig grad bygge på spørreundersøkelsen (se vedlegg) som jeg har gjennomført.

## 1.3 Avgrensninger

Jeg avgrenser avhandlingen mot en generell behandling av utenlandsk rett, fordi en sammenligning mellom formell og reell rett vil ha sitt utspring i norsk rett. Imidlertid vil EØS-retten være en integrert del i en drøftelse av bal. § 7 som følge av inkorporeringen av EØS-retten i bilansvarsloven.

Bilansvarsloven av 1961 ble til i form av et nordisk samarbeid, og det var en målsetting å legge til grunn felles grunnprinsipper for en alminnelig erstatningslovgivning.<sup>10</sup> Medvirkningsbestemmelsene er i svensk rett trafikskadelagen<sup>11</sup> 12 § 1, i dansk rett færdselsloven<sup>12</sup> § 101, stk. 2, og i finsk rett trafikföräkringslagen<sup>13</sup> 7 §. Etter disse lovbestemmelsene kreves det at skadelidte har opptrådt grovt uaktsomt eller forsettlig

---

<sup>10</sup> Innst. 1957 s. 5.

<sup>11</sup> Trafikskadelagen (1975:1410).

<sup>12</sup> Færdselsloven, lovbekendtgørelse nr. 712 af 2. august 2001 (med senere ændringer).

<sup>13</sup> Trafikförsäkringslagen av den 26. juni 1959 (279/1959).

for at det skal kunne avkortes. Det skal derfor *mindre* grad av uaktsomhet til for å avkorte etter bal. § 7 (1) enn etter de tilsvarende bestemmelser i Sverige, Danmark og Finland. Nordisk rett kan dermed ikke kartlegge hvor grensen går for hva som er mer enn bare ”lite å legge til last” etter bal. § 7 (1), og jeg avgrenser derfor mot en behandling av annen nordisk rett.

Skadeserstatningsloven § 5-1 er medvirkningsregelen som gjelder generelt for erstatningsretten, og i henhold til bal. § 6 (1) gjelder skl. § 5-1 også for bilansvaret. ”Når ikkje anna er sagt” i bal. § 6 må tolkes slik at spesialregelen i bal. § 7 går foran skl. § 5-1 når de ikke kan forenes.<sup>14</sup> Skl. § 5-1 vil kunne komme supplerende inn på forhold bal. § 7 ikke sier noe om. Regelen kan også få anvendelse på skade som motorvognen gjør, men som går utenfor dekningsområdet, jf. bal. § 5, eller utenfor tingskadegrensene i bal. § 9. Jeg avgrenser imidlertid spesialoppgaven mot en behandling av skl. § 5-1, fordi all uaktsomhet etter denne regelen kan komme i betraktning. Etter bal. § 7 (1) vil imidlertid den vesentlige medvirkningsdrøftelsen være å kartlegge hva skyldmarginen ”lite til last” innebærer.

#### 1.4 Rettskilder

Bal. § 7 (1) er den sentrale rettskilden i avhandlingen. Når innholdet i bestemmelsen skal fastsettes, vil utgangspunktet være en tolkning av ordlyden i henhold til en naturlig språklig forståelse.<sup>15</sup> En tolkning av ordlyden må imidlertid skje i samsvar med en tolkning av de øvrige rettskildefaktorene.<sup>16</sup> Når det gjelder rettsregler suppleres bal. § 7

---

<sup>14</sup> En slik tolkning vil være i overensstemmelse med Lex specialis-prinsippet, jf. Eckhoff/ Helgesen: Rettskildelære, s. 357.

<sup>15</sup> Jf. Nygaard: Rettsgrunnlag og standpunkt, s. 185-186, og Eckhoff/Helgesen: Rettskildelære, s. 39.

<sup>16</sup> Jf. Nygaard: op.cit., s. 185, og Eckhoff/Helgesen: op.cit., s. 39.



(1) av alminnelige erstatningsrettslige prinsipper, og har således en fragmentarisk karakter.<sup>17</sup>

Sentrale forarbeider er Innstilling om revisjon av reglene om motorvognansvaret fra Motorvognansvarskomiteen av 1951, avgitt i 1957, Innst. O. II (1960-61), Tilråding frå den auka justisnemda om lov om andsvaret for skade som motorvogner gjer, Ot. prp. nr.24 (1959-60) Om lov om erstatning for skade voldt av motorkjøretøy, og Ot. prp. nr. 67 (2000-2001) Om lov om endringer i lov 3. februar om ansvar for skade som motorvogner gjer.

Det foreligger få høyesterettsdommer om bal. § 7 (1). Likevel vil høyesterettsdommer som direkte avgjør et tolkningsspørsmål være den rettskildefaktoren med størst vekt.<sup>18</sup> Fordi det er begrenset med høyesterettspraksis om temaet, har jeg benyttet både publiserte<sup>19</sup> og upubliserte underrettsdommer som samsvarer med reelle hensyn for øvrig. Det er uenighet i teorien om hvilken vekt underrettsdommer bør gis.<sup>20</sup> Det er på det rene at de har mindre rettskildevekt enn høyesterettsdommer.<sup>21</sup> På et rettsområde der det er begrenset med høyesterettspraksis, vil imidlertid underrettspraksis kunne være veiledende for rettsstilstanden.<sup>22</sup> I slike tilfeller kan det hevdes at underrettsdommene vil ha større rettskildevekt. Lovdata har siden 1992 hatt en avtale med lagmannsrettene om at alle dommer skal sendes inn for publisering.<sup>23</sup> Når det gjelder tingrettsdommer vil det

---

<sup>17</sup> Jf. Nygaard: Bilansvar, s. 27.

<sup>18</sup> Eckhoff/Helgesen: Rettskildelære, s. 161.

<sup>19</sup> Publisert i Rettens Gang.

<sup>20</sup> Jf. Fleischer: Rettskilder og juridisk metode, s. 271 flg. Fleischer kritiserer Boe og Eckhoff for å hevde at underrettsdommene har rettskildevekt.

<sup>21</sup> Eckhoff/Helgesen: Rettskildelære, s. 162.

<sup>22</sup> I.c.

<sup>23</sup> Opplysninger fra Beate Kronem i Lovdata.

være tilfeldig hvilke dommer som blir lagt ut på internett.<sup>24</sup> Gjennom kontakter i det erstatningsrettslige miljøet har jeg fått tilgang til alle upubliserte erstatningsrettsdommer fra 1994. Totalt sett har jeg hatt tilgang til ca. 80 % av de foreliggende dommene i erstatningsrett. Et bredt utvalg av underrettsdommer forsvarer antagelig at underrettspraksis som samsvarer med reelle hensyn tillegges noe vekt.

Høyesterettsdommene i spesialoppgaven vil bli angitt med navn og formell referanse i parentes. Underrettsdommene angis med navn og årstall i parentes, mens den formelle betegnelsen er listet opp i referanselisten. Spesialoppgaven er oppdatert med høyesterettsdommer og underrettsdommer frem til 15. september 2004.

---

<sup>24</sup> Bortsett fra dommer fra Oslo tingrett der alle avsagte dommer siden 1. februar 2002 har blitt publisert i Lovdata.

## 2 Den formelle retten

### 2.1 Oversikt over bestemmelsen

Bal. § 7 (1) er det mest skjønnspregede leddet i bestemmelsen. Det må for det første tas stilling til hva slags uaktsomhetsgrad begrepet ”lite å legge til last” innebærer. For det andre må rettsanvenderen foreta en skjønnsvurdering med hensyn til rettsvirkningene, jf. ”kan retten minka skadebotkravet eller lata det falla heilt bort”. I den videre fremstillingen vil dette leddet behandles nærmere.

Bal. § 7 (2) omhandler tilfeller av medvirkning der motorvognen stod stille. Her må det foretas en vurdering av rettsvirkningene. I motsetning til 1. ledd kan alle uaktsomhetsgrader vektlegges, jf. ”jamvel når skadelidaren kan leggjast berre lite til last”. Årsaken er at motorvogner ikke anses som farligere enn andre ting når de står stille.<sup>25</sup>

Etter bal. § 7 (3) kan fører eller passasjerer *kun* få erstatning når ”særlige grunner”<sup>26</sup> foreligger dersom de kjørte eller lot seg kjøre i en bil når de visste at den var fratatt rette eier ved en forbrytelse.<sup>27</sup> Dersom ”særlige grunner” foreligger, vil det likevel kunne skje en avkortning etter bal. § 7 (1).<sup>28</sup> Årsakssammenheng presumeres, fordi et biltyveri ikke faktisk kan forårsake en trafikkulykke.<sup>29</sup> Kjøringen må videre skje på frivillig basis og ikke være en følge av tvang, jf. ”lot seg køyre”. I tillegg er det et krav om positiv kunnskap, jf. ”visste”.

---

<sup>25</sup> Ot. prp. nr. 24 s. 29.

<sup>26</sup> ”Særlige grunner” er ikke spesielt klarlagt i forarbeidene, men i henhold til rettspraksis, jf. bl.a. Rt. 1986 s. 543 og Rt. 1994 s. 1461, er det formildende omstendigheter rundt selve kjøringen som er hovedmomentet i vurderingen. Hvor stor personskaade som er påført er derimot av minimal betydning.

<sup>27</sup> ”Brotsverk” ble satt i lovteksten for å sette et skille mot forseelser, jf. Innst. 1957 s. 63.

<sup>28</sup> Jf. Andresen, Bryn, Engstrøm: Bilansvaret, s. 83.

<sup>29</sup> Jf. op.cit. s. 81.

Etter bal. § 7 (4) a) har fører kun krav på erstatning dersom ”særlige grunner” foreligger når vognen ble brukt i sammenheng med en forbrytelse, for eksempel ved frakting av tjuvgods. Det forutsettes at motorvognen har en funksjonell betydning for utøvelsen av lovbruddet.<sup>30</sup> Årsakssammenheng kreves ikke.<sup>31</sup>

Etter bal. § 7 (4) b) blir det ikke utbetalt erstatning om ikke ”særlige grunner” tilsier det når vognføreren er påvirket av alkohol eller andre sløvende eller narkotiske midler. Når det gjelder alkohol regnes man uansett som påvirket med en større alkoholkonsentrasjon i blodet enn 0,5 promille.<sup>32</sup> Spesialregelen om medvirkning og alkohol gjelder bare når det er årsakssammenheng mellom påvirkningen og skaden.<sup>33</sup> Dette punktet kom inn ved endringsloven av 21. juni 1985 nr. 81.

Bal. § 7 (3) b) ble endret ved lov nr. 61/2001, i etterkant av *Finanger* (Rt. 2000 s.1811). Etter endringen skjer det ikke lenger en automatisk avkortning i erstatningen til passasjerer som ”måtte vite at vognføreren var påverka av alkohol eller andre rusande eller døyvande råder”. Passasjerens medvirkningsgrad vil likevel kunne vurderes etter bal. § 7 (1).<sup>34</sup>

---

<sup>30</sup> Jf. Andresen, Bryn og Engstrøm: Bilansvaret, s. 85 og Nygaard: Bilansvar, s. 214.

<sup>31</sup> Jf. Andresen, Bryn og Engstrøm: op.cit. s. 81.

<sup>32</sup> Endringen ved lov nr. 79/2000 medførte at man etter vegtrafikkloven § 22 (lov av 18. juni 1965 nr. 4 (vtrl.)) blir regnet som påvirket ved 0.2 promille. Bilansvarsloven ble ikke tilsvarende endret da departementet mente at medvirkningsvurderingen ved en så lav promille ikke burde få like store konsekvenser i erstatnings- og forsikringsretten, jf. Ot. prp. nr. 26 (1999-2000). Lavere promille må derfor vurderes konkret etter bal. § 7 (1).

<sup>33</sup> Jf. Bal. § 7 (4) b): ”Særregelen her gjeld likevel ikkje i den mon ein må leggja til grunn at skaden ville ha skjedd jamvel om vognføraren ikkje hadde vore påverka som nemd.”.

<sup>34</sup> Ot. prp. nr. 67 (2000-2001) s. 4.

## 2.2 Hensyn

Det er to hovedhensyn bak regelen om medvirkning, *prevensjonshensynet* og *rettferdighetshensynet*.<sup>35</sup>

*Prevensjonshensynet* går ut på at regelen skal virke forebyggende mot skade. Tanken er at man vil opptre mer aktsomt i trafikken når man vet at en uønsket opptreden kan få konsekvenser for en eventuell erstatning.<sup>36</sup> Det er spesielt medvirkning ved personskader som blir drøftet i motivene, blant annet fordi disse skadene står i en særstilling sosialt sett.<sup>37</sup> For tingskadene er det også et øvre erstatningsbeløp, jf. bal. § 9.

Det var ved tilblivelsen av bal. § 7 (1) omstridt om medvirkning skulle få konsekvenser ved personskader.<sup>38</sup> Blant annet kunne sosiale sikkerhetshensyn tilsi at man hadde en regel hvor det ble sett bort fra skadelidtes medvirkning ved personskader.<sup>39</sup> Det ble hevdet at medvirkningsregelen ikke var egnet til å forebygge personskader, fordi folk ikke lar seg motivere av mindre erstatning når det gjelder personskade.<sup>40</sup> Man er vanligvis ikke interessert i å bli påført fysisk skade uavhengig om det blir gitt full erstatning eller ikke.<sup>41</sup> Til tross for innvendingene ble *prevensjonshensynet* opprettholdt. I mangel av psykologisk-sosiologiske undersøkelser var det ikke grunnlag for å hevde at *prevensjonshensynet* var uten betydning.<sup>42</sup> Det ble påpekt at det ville kunne bli en vane og en psykologisk effekt hvis ansvaret alltid skulle legges på en bestemt gruppe i

---

<sup>35</sup> Jf. Nygaard: Bilansvar, s.159, Andresen, Bryn og Engstrøm: Bilansvaret, s. 72, og generelt om hensynene bak medvirkningsreglene i Lødrup: Lærebok i erstatningsrett, s. 362.

<sup>36</sup> Jf. Andresen, Bryn og Engstrøm: Bilansvaret, s. 72, Lødrup: Lærebok i erstatningsrett, s. 363, og Nygaard: Bilansvar, s. 159.

<sup>37</sup> Innst. 1957 s. 41.

<sup>38</sup> Jf. Innst. 1957 s. 41-43 om hensynene.

<sup>39</sup> Innst. 1957 s. 41.

<sup>40</sup> Innst. 1957 s. 42.

<sup>41</sup> Jf. Lødrup: Lærebok i erstatningsrett, s. 363.

trafikken.<sup>43</sup> Kritikken mot hensynets effekt blir avfeid på følgende måte i Innst. 1957 s. 42:

”Det er likevel tegn som tyder på at følelsen av ubetinget sosial sikkerhet kan påvirke folks allminnelige innstilling, bl.a. med omsyn til nødvendigheten av påpasselighet og aktpågivenhet.”

Hvilke tegn det siktes til kommer ikke frem. Komiteen har kanskje ansett det bedre å opprettholde hensynet isteden for å forkaste det i mangel av dokumentasjon.

Erstatningslovutvalget kom i 1977 med forslag om å endre skyldvilkåret i bal. § 7 (1) til kun å omfatte forsettlige og grovt uaktsomme handlinger:

”Flertallet mener at en slik endring ikke er betenkelig av *preventive* grunner. Vi mener at en trusel [sic] om at erstatning for personskade kan bli redusert eller falle bort dersom skadelidte må anses å ha medvirket uaktsomt, neppe vil påvirke folks aktpågivenhet i trafikken. Denne oppfatningen harmonerer med det generelle syn vi har gitt uttrykk for når det gjelder den skadeforebyggende virkning av regress ved personskade (foran s. 25). Men da er det etter vår oppfatning både unødvendig og lite rimelig å la *prevensjonshensynet* få avgjørende betydning for medvirkningsreglene.”<sup>44</sup>

Imidlertid forkastet justisdepartementet lovforslaget med den begrunnelse at man ikke kunne se bort fra at medvirkningsregelen likevel hadde en *preventiv effekt*.<sup>45</sup> Den elastiske skjønnsregelen ville gjøre det mulig å få til *rimelige resultater* på andre måter, i og med at avkortning ikke ville være en automatisk følge av medvirkningen.<sup>46</sup> I avhandlingens del II vil jeg undersøke om de reelle rettsanvenderne foretar slike rimelighetstsvurderinger som departementet i det ovenfor siterte forutsetter.

---

<sup>42</sup> Innst. 1957 s. 42.

<sup>43</sup> Innst. 1957 s. 42.

<sup>44</sup> NOU 1977:33 s. 39.

<sup>45</sup> Ot. prp. nr. 60 s. 37.

<sup>46</sup> Ot. prp. nr. 60 s. 37.

*Rettferdighetshensynet* er den andre hovedbegrunnelsen for bal. § 7 (1). Erstatningskravet som påhviler skadevolderen bygger delvis på *reparasjonstanken*.<sup>47</sup> Skadelidte skal få sitt tap dekket. Men når skadelidte selv har medvirket til skaden, vil det virke *rettferdiggjørende* overfor skadevolder hvis noe av ansvaret lempes over på skadelidte.<sup>48</sup> I forsikringspremiene er totalprisen på antall forventede skader alltid innkalkulert. Når skadene øker i omfang, vil premiene bli dyrere for hver enkelt. Utgiftene blir pulverisert på antall forsikrede.<sup>49</sup> Dette skal til en viss grad ikke være tilfelle for den uaktsomme handlingen i trafikken, jf. Innst. 1957 s. 42:

”Utgiftene med forsikringen bæres av motorvogneierne alene, og det ville være urimelig å pålegge dem økte byrder for å sikre de andre trafikanter mot følgene av disses egen aktløyse.”

Det fremgår av det ovennevnte at det vil være rimelig at skadelidte bærer en del av de økonomiske merkostnader som følge av egen uaktsomhet selv.

Ved revurderingen av skyldkravet i 1977 ble *rettferdighetshensynet* vurdert på denne måten:

”En slik forbedring av skadelidtes erstatningsrettslige situasjon er mulig fordi man på dette område har en allerede etablert ordning med obligatorisk trafikksikring. Ansvaret er derigjennom overført til en *upersonlig* forsikringsordning. Hensynet til rettferdighet for skadevolder kan da ikke sees å tale mot å yte full erstatning til en skadelidt som selv har medvirket til skaden ved uaktsomhet.”<sup>50</sup>

Ovennevnte vurdering fra komiteen ble ikke kommentert av Justisdepartementet i Ot. prp. nr. 60. Avkortning er økonomisk fordelaktig for forsikringsselskapene. Det har likevel blitt hevdet at selv om det hadde blitt gitt full erstatning også ved medvirknings-

---

<sup>47</sup> Jf. Nygaard: Skade og ansvar, s. 310.

<sup>48</sup> Jf. Lødrup: Lærebok i erstatningsrett, s. 363.

<sup>49</sup> Jf. *ibid.* s. 98.

<sup>50</sup> NOU 1977:33 s. 39.

tilfellene, ville det ikke nødvendigvis ha medført noen store endringer i forsikringspremiene.<sup>51</sup>

---

<sup>51</sup> Jf. Lødrup: Lærebok i erstatningsrett, s. 372.



## 2.3 Vilkårene

### 2.3.1 Oversikt

Vilkårene bal. § 7 (1) stiller for at medvirkningen kan få rettsvirkninger behandles i denne delen. Hva som skal til for at skyldkravet ”lite til last” er oppfylt drøftes under punkt 2.3.2. Deretter vil jeg ta for meg retningslinjene i ”kan”-vurderingen under punkt 2.3.3. Rettsvirkningene bal. § 7 (1) kan få dersom vilkårene er oppfylte vil bli drøftet i punkt 2.4. Årsakskravet vil behandles i punkt 2.4.3, og kravet til selvskylddevne i punkt 2.4.4.

### 2.3.2 Skyldkravet

Utgangspunktet for en avkortningsvurdering er om skadelidte burde ha opptrådt på en annen måte slik at han hadde hindret den oppståtte skaden eller omfanget av den i henhold til bilansvaret.<sup>52</sup> Til forskjell fra den generelle medvirkningsregelen, jf. skl. § 5-1, er skadelidte etter bal. § 7 (1) innvilget en skyldmargin. Det skal ikke avkortes når skadelidte bare er ”lite å legge til last”. Uttrykket er ensbetydende med liten uaktsomhet.<sup>53</sup>

Medvirkning etter bal. § 7 (1) omfatter både uaktsomme og forsettlige handlinger, jf. ”med vilje eller i aktløyse”. Av forarbeidene fremgår det at domstolene som regel ikke bør tilkjenne noen erstatning når skadelidte forsettlig har medvirket, barn muligens i særlige tilfeller unntatt.<sup>54</sup> Det kan likevel være at forsettlige handlinger er lite å legge skadelidte til last. I *Embretsen* (1964) løp en far etter sin 4 år gamle datter ut i veien og ble påkjørt. Handlingen var klart forsettlig. Retten foretok likevel ingen erstatnings-

---

<sup>52</sup> Jf. Nygaard: Bilansvar, s. 187.

<sup>53</sup> Innst. O. II (1960-61) s. 13.

nedsettelse på grunn av rimelighetshensyn. Etter min mening kunne retten kommet til samme resultat ved å ha betegnet handlingen som ”lite å legge til last”.

Hva som ligger i ”lite til last” beror på en skjønnsmessig vurdering. Forarbeidene gir liten veiledning. I Innst. 1957 s. 43 fremgår det at det skal ses bort fra den mer *dagligdagse* og *uskyldige* uaktsomhet. Det vil si at det skal ses bort fra feil som alle og enhver kan gjøre daglig. I motivene uttrykkes det videre at skadelidtes individuelle forhold så som alder, erfaring, stilling i trafikken m.v. må tas i betraktning.<sup>55</sup> Hvor mye de forskjellige individuelle forholdene skal vektlegges, går derimot ikke frem. Det forutsettes at den nærmere målestokken for skyldbegrepet vil bli fastlagt i rettspraksis.<sup>56</sup> Høyesterett har imidlertid ikke vært nødt til å problematisere hvor grensen går for hva som er mer enn bare ”lite å legge til last”, og det er derfor få retningslinjer om hva begrepet nærmere innebærer.

I teorien har uttrykket blitt forsøkt plassert på en uaktsomhetsskala. Nygaard uttaler at nivået ligger et sted mellom den skyldform som gir grunnlag for reduksjon etter skyldalternativet i skl. § 5-1 og grov uaktsomhet, det vil si mellom vanlig eller simpel uaktsomhet og grov uaktsomhet.<sup>57</sup> Andre teoretikere har hevdet at liten uaktsomhet innebærer en uaktsomhet som er mindre enn både grov og såkalt simpel uaktsomhet.<sup>58</sup> Uenigheten i synspunktene er om ”lite til last” er mindre enn simpel uaktsomhet, eller om simpel uaktsomhet også omfatter liten uaktsomhet. En slik uenighet om plassering i en hypotetisk uaktsomhetsskala er neppe av vesentlig betydning når det er enighet om at det ikke skal legges vekt på den uaktsomhet som kan karakteriseres som liten.<sup>59</sup>

---

<sup>54</sup> Ot. prp nr. 24 (1959-60) s. 29.

<sup>55</sup> Jf. Ot. prp. nr. 24 s. 28.

<sup>56</sup> I.c.

<sup>57</sup> Nygaard: Skade og ansvar, s. 382.

<sup>58</sup> Andresen, Bryn og Engstrøm: Bilansvaret, s. 74.

For å komme nærmere hva som ligger i uttrykket ”lite til last” vil jeg drøfte enkelte *momenter* som kan være aktuelle i uaktsomhetsvurderingen. Graden av uaktsomhet varierer mellom de ulike rettsområdene, men oppbyggingen av momentene for uaktsomhetsdrøftelsen skjer som regel på samme måte.<sup>60</sup> Utgangspunktet er fokus på den alternative handlingen både på det generelle og det individuelle plan.<sup>61</sup> Dersom skadelidte hadde handlet annerledes, ville skaden ha vært unngått, eller skadeomfanget ville ha vært redusert. På det generelle planet fastlegges en *generell norm* for hvor strenge krav som stilles til skadelidtes aktsomhet for det bestemte typetilfellet.<sup>62</sup> På det *individuelle planet* blir aktsomhetsnivået justert for den konkrete saken.<sup>63</sup> Totalvurderingen av skyld vil være basert på vekselvirkninger mellom det generelle og det individuelle planet.<sup>64</sup>

#### 2.3.2.1 Momenter som inngår på det generelle planet

Hva som forventes av en forsvarlig opptreden på et aktuelt område vil blant annet være bygd på erfaring om *risiko*.<sup>65</sup> Problemstillingen er hvor påregnelig det var for skadelidte at skaden kunne inntreffe. Vurderingen vil dreie seg om hvilke krav det skal stilles til skadelidtes rolle *før* ulykken skjedde.<sup>66</sup> *Rolleforventningene* for den aktuelle situasjonen vil blant annet være påvirket av *risikograden*.<sup>67</sup> Ut fra erfaringsregler kan man forsøke å stille opp en generell regel om hvor strenge kravene til aktsomhet er for det enkelte tilfellet.<sup>68</sup> Med den generelle risiko for skade siktes det til hvilken risiko ha-

---

<sup>59</sup> Jf. I.c., Nygaard: Bilansvar, s. 189 og Lødrup: Lærebok i erstatningsrett, s. 371.

<sup>60</sup> Jf. Nygaard: Aktløysevurderinga, s. 21.

<sup>61</sup> *ibid.* s. 45.

<sup>62</sup> *ibid.* s. 45.

<sup>63</sup> *ibid.* s. 45.

<sup>64</sup> *ibid.* s. 46.

<sup>65</sup> *ibid.* s. 57.

<sup>66</sup> *ibid.* s. 86.

<sup>67</sup> *ibid.* s. 144.

<sup>68</sup> I.c.

ndlingen normalt innebærer. Med risiko menes hvor stor sannsynlighet det er for at en skade kan inntreffe.

*Trafikkreglene* vil ofte være en rettesnor når den generelle aktsomhetsnormen etter bal. § 7 (1) skal fastsettes. Den generelle aktsomhetsnormen blir ofte bestemt ut fra rolleforventningen for det aktuelle tilfellet, og det forventes som regel at en trafikant overholder trafikkreglene.<sup>69</sup> Høyesterett har ikke kommet med noen retningslinjer om hvor mye trafikkreglene skal vektlegges. Flere dommer bekrefter imidlertid at brudd på trafikkreglene i utgangspunktet vil innebære at skyldmarginen er overskredet.

I for eksempel *Aarø* (Rt. 1969 s. 520):

”Å sykle uten lykt i vintermørke er en klar forsettlig overtredelse av § 19 c i de dagjeldende *trafikkregler*. I relasjon til kollisjonsfaren er det en bevisst uaktsomhet”

Og *trafikkreglene* blir vurdert på denne måten i *Solberg* (Rt. 1975 s. 264):

”Jeg er videre enig med lagmannsretten i at Solberg har vist en høy grad av uaktsomhet ved å ha gått ut i den trafikkerte gate mot rødt lys utenfor fotgjengerfeltet, og uten å se til venstre for trafikk som kom oppover Trondheimsveien.”

I *Henriksen* (Rt. 1977 s. 126) blir handlemåten funnet klar uaktsom:

”Det kan etter min mening ikke være tvilsomt at Henriksen har medvirket til ulykken ved en høy grad av uaktsomhet. Under forsøk på å krysse en vanligvis beferdet innfartsvei til Oslo har han enten gått eller sprunget ut i kjørebanen uten å se seg for i det hele tatt, eller han har tatt sjanse på å krysse veien foran en bil som han kunne se nærme seg fra venstre med fulle lys og i ikke mer en ca. 50 meters avstand.”

*Trafikkreglene* er også utgangspunktet for aktsomhetsvurderingen i *Kråkstad* (2004):

”Retten finner at A må anses å ha utvist en opptreden på grensen til grov uaktsomhet og viser til *vegtrafikkloven* § 3 og *trafikkreglenes* § 19.”

Og i *Andenes* (2004):

”A kom syklende fra fortau da hun skulle til å krysse Fjelldalsgata, og hadde således vikeplikt for bilen som skulle ut i Storgata, jf. *trafikkreglene* § 7. Dette var hun også klar over, men oppfattet at bilen ved sin plassering i veibanen og lave hastighet, ville slippe henne over. Det viste seg at dette var en feilvurdering. *Reglene om vikeplikt* er meget sentrale ved ferdsel i trafikken, og overholdelse av disse er en forutsetning for å hindre at skade eller farlige situasjoner oppstår.”

Når den generelle aktsomhetsnormen fastsettes er det en sterk formodning om at skyldmarginen er overskredet når *trafikkreglene* er brutt.<sup>70</sup> Erfaringsmessig er det høy risiko for skade når *trafikkreglene* brytes. Gundersen vurderer *risikoen* for skade på denne måten:

”Dersom risikoen er stor og i tillegg åpenbar og generell, skjerpes kravet til aktsomhet generelt. I de tilfeller hvor sikrede har handlet innenfor et velregulert område, f.eks i trafikken, vil risikoen for skade ofte være åpenbar og generell dersom sikrede har handlet i strid med reglene på området. Også medtrafikantene har lært de samme reglene og forventer derfor et visst handlemønster av sikrede. Dersom reglene brytes, er sannsynligheten stor for at skade inntreffer både på person, på tredjemanns person eller ting og på store materielle verdier. I praksis finnes utallige eksempler på hvor sikrede har kjørt mot rødt lys, ikke overholdt vikeplikt og har foretatt farlige forbikjøringer. I disse tilfellene er det nærmest presumsjon for grov uaktsomhet, dersom det ikke foreligger formildende omstendigheter.”<sup>71</sup>

Gundersen hevder at det er en presumsjon for grov uaktsomhet ved brudd på klare *trafikkregler*. Høyesterett har karakterisert en handlemåte som grov uaktsom når den representerer en kvalifisert klanderverdig opptreden som foranlediger sterke bebreidelser for mangel på aktsomhet, jf. blant annet Rt. 1970 s.1235, *Testament* (Rt. 1989 s. 1318) og *Brattøra* (Rt. 1969 s. 405). Dersom det presumeres grov uaktsomhet ved brudd på klare *trafikkregler* vil skyldmarginen etter bal. § 7 (1) være overskredet. Nygaard hevder imidlertid at påbud om å være aktsom ikke nødvendigvis innebærer en

---

<sup>69</sup> ibid. s. 86.

<sup>70</sup> Jf. Andresen, Bryn og Engstrøm: *Bilansvaret*, s. 76.

<sup>71</sup> Gundersen: *Avkortning i erstatningen når forsikringstilfellet er fremkalt ved grov uaktsomhet*, s. 6.

større skjerpelse av kravet til aktsomhet enn det den aktuelle risikoen gir grunnlag for.<sup>72</sup> Han mener at selv ikke brudd på konkrete trafikkregler tilsier at vedkommende har handlet uaktsomt etter bal. § 7 (1).<sup>73</sup>

Dersom brudd på klare trafikkregler medfører at skyldmarginen er overskredet, vil det ikke nødvendigvis tilsi en avkortning i skadelidtes erstatning.<sup>74</sup> Ved den konkrete helhetsvurderingen, jf. ”kan”-vurderingen i bal. § 7 (1), kan andre formildende omstendigheter virke inn slik at det blir gitt full erstatning. Dette vil jeg komme nærmere inn på under punkt 2.3.3.

*Skadeevnen* er i henhold til teori samspillet mellom risikograd og skadegrad.<sup>75</sup> Nygaard anfører at en variabel i aktsomhetsvurderingen også er variasjonen i de godene som er truet.<sup>76</sup> Dess større risiko for skade, dess større blir forventningene om å unngå at en slik skade inntreffer.<sup>77</sup> Det objektive bilansvaret kom som følge av den store skadeevnen motorvognen representerer.<sup>78</sup> *Skadeevnen* kan likevel få betydning i vurderingen, fordi det vil være forskjell på om skadelidte er en fotgjenger, moped eller en bil. Jo større skadepotensial, jo strengere vil kravet til aktsomhet være.

Fotgjengere er myke trafikanter som har liten *skadeevne*. Det skulle tilsi at aktsomhetsnormen var mindre streng for fotgjengere enn for andre trafikanter. Høyesterettspraksis fra 1960-70 viser imidlertid at fotgjengere har blitt strengt vurdert. Fotgjengere

---

<sup>72</sup> Nygaard: Bilansvar, s. 190.

<sup>73</sup> Ibid. s. 191.

<sup>74</sup> Jf. Andresen, Bryn og Engstrøm: Bilansvaret, s. 75, og Nygaard: Bilansvar, s. 190.

<sup>75</sup> Jf. Nygaard: Aktløysvurderinga, s. 83.

<sup>76</sup> Nygaard: op. cit. s. 82.

<sup>77</sup> I.c.

<sup>78</sup> Jf. bl.a. Innst. 1957 s. 26.

som har gått ut i veien uten å se seg for har i henhold til rettspraksis vært mer enn ”lite å legge til last”.

Skadeevnen kan ha betydning for det generelle aktsomhetsnivået i skyldvurderingen. I for eksempel *Wasjø* (2002) var skadeevnen et av de formildende momentene i aktsomhetsvurderingen:

”Skadeevnen til en moped er vesentlig mindre enn hva som er tilfelle ved bil og ved annen tyngre motorsyssel. Mopeden har liten egenvekt og kjører saktere enn en bil. Det typiske mopeduhell involverer derfor liten annen direkte skade enn personskade på fører og materielle skader mopeden. [sic]”

Momentet har nok likevel mest betydning i skylddifferansevurderingen, der skadevolders og skadelidtes skadeevne blir satt opp mot hverandre. Dette vil bli nærmere behandlet under punkt 2.3.3.1.

#### 2.3.2.2 Momenter som inngår på det individuelle planet

Etter å ha fastlagt et generelt aktsomhetsnivå på det aktuelle området, vil de situasjonsbestemte og individuelle momentene kunne få innflytelse på den endelige skyldvurderingen. Situasjonsbestemte momenter kan for eksempel være værforhold og trafikkbildet i sin helhet. Individuelle momenter er eksempelvis alder, erfaring, sykdom, m.v.

Momentene som er situasjonsbestemte og individuelle for en bestemt sak, kan enten trekke i retning av en strengere eller en mildere aktsomhetsvurdering. Det avhenger av hvilke *krav* som stilles til den *rollen* skadelidte har i det bestemte tilfellet.<sup>79</sup> Spørsmålet er hvor påregnelig det var for skadelidte ut fra den konkrete situasjonen at skaden ville

inntreffe. Nedenfor vil jeg trekke frem enkelte momenter som kan ha betydning for aktsomhetsvurderingen illustrert med eksempler fra rettspraksis. Underrettsdommer som samsvarer med reelle hensyn vil også bli benyttet i den grad det ikke er tilstrekkelig høyesterettspraksis.

*Trafikksituasjonen* vil være et moment som kan ha betydning for den individuelle aktsomhetsvurderingen. Er trafikken stor og komplisert, vil risikoen for skade være større. Kravet til aktsomhet vil dermed være strengere. Det vil for eksempel være mer uaktsomt å kjøre for fort i et tettbebygget sted enn i utmark. I for eksempel *Aarø* (Rt. 1969 s. 520):

”Hvor stor risiko det vil medføre vil imidlertid avhenge av en rekke *ytterligere faktorer*; her var det vanlig gatebelysning, trafikken var liten, og Aarø holdt rimelig fart som han bremsset ned før krysset.”

Trafikksituasjonen ble bedømt på denne måten i *Vennesla* (1999) :

”På stedet er det en fartsgrense på 50 km/t, og en fart på 115 km/t fremtrer utvilsom som grovt uaktsom. Ulykken skjedde på en veistrekning som går gjennom *tettbebyggelse*, og rett forut for ulykken passerte A en fotgjengerovergang og *et uoversiktlig kryss* ved en jernbaneundergang. Selv om de faremomentene som er forbundet med disse forhold ikke realiserte seg som en del av den årsaksrekke som førte til ulykken, kaster de her nevnte omstendigheter lys over førerens manglende ansvarsfølelse og må telle med ved vurderingen av uaktsomhetsgraden.”

Dommen viser også at risikoen for det hypotetiske skadeutfallet påvirker aktsomhetsnormen. Det konkrete skadeutfallet er ikke avgjørende for hvilken aktsomhetsnorm som blir lagt til grunn.<sup>80</sup>

*Værforholdene* er et annet moment som kan ha innvirkning på den individuelle aktsomhetsvurderingen. Et uventet glatt føre vil for eksempel kunne være et unnskyldende moment dersom skadelidte kjører ut av vegbanen. Generelt forventes det likevel at en

---

<sup>79</sup> Jf. Nygaard: Aktløysvurderinga i norsk rettspraksis, s. 145.



kjører etter forholdene, jf. for eksempel vtrl. § 3 om at enhver skal være aktpågivende slik at det ikke kan oppstå fare eller voldes skade.

I *Olstad* (Rt. 1966 s. 886) ble et kraftig regnskylt ansett som et formildende moment i aktsomhetsvurderingen. I henhold til dommen var det forståelig at skadelidte raskt ville søke ly i det kraftige regnværet. I tillegg var det færre biler i den ellers trafikkerte gaten, slik at den aktuelle risikoen ved å krysse gaten ikke var like stor.

I *Høgelid* (1996) var også værforholdene et unnskyldende moment i drøftelsen. Skadelidte var ”lite å legge til last” selv om hun kjørte ut av veien, fordi dårlig sikt og kraftig regn ikke kunne utelukke vannplaning som ulykkesårsak.

I *Norstad* (1996) førte værforholdene og trafikkbildet til at aktsomhetsnivået ble hevet. Når det gjaldt de situasjonsbestemte forholdene uttaler retten:

”Det vises i denne sammenheng til at kjøreforholdene på ulykkestidspunktet var noe vanskelig. Det var *nattemørkt, og det var glatt og våt veibane*. Retten bemerker videre at kjøringen fant sted på en riksvei som er *sterkt trafikkert*. Videre kommer to sideveier inn i rundkjøringen. Rundkjøringen er videre litt uoversiktlig i det det står en bygning inne i rundkjøringen. Dette er forhold som tilsier forsiktighet i kjøringen.”

En av årsakene til at forholdene rundt selve kjøringen her ble ansett som skjerpende er antagelig at skadelidte holdt en for høy fart forholdene tatt i betraktning.

*Erfaring* er et moment som har betydning i de fleste uaktsomhetsvurderinger. Spesiell erfaring på et område, hever aktsomhetsnormen.<sup>81</sup> Det kan derfor hevdes at aktsomhetsnormen heves om man er spesielt kjent på et område, eller vet hvordan for eksempel veiforholdene arter seg. I hvilken grad liten erfaring vil ha innvirkning vil imidlertid

---

<sup>80</sup> Jf. *ibid.* s. 142.

<sup>81</sup> Lødrup: Lærebok i erstatningsrett, s. 366.

varierte.<sup>82</sup> Det avhenger av de forventningene som stilles til den rollen skadelidte har.<sup>83</sup> Manglende ferdigheter på et område bør kanskje være en oppfordring til å ta spesielle forholdsregler, og vil ikke nødvendigvis virke unnskyldende.<sup>84</sup>

Det er ikke mye rettspraksis om bal. § 7 der erfaringsmomentet har fått betydning. I for eksempel *Norstad* (1996) var lav alder og lite *kjøreeerfaring* skjerpene momenter i aktsomhetsvurderingen. Retten uttalte at skadelidte dermed burde ha vært klar over sine begrensede kjøreferdigheter. I *Tittelsnes* (1994) ble derimot *liten erfaring* ansett som et formildende moment i vurderingen

Når det gjelder alder, ser det ut til at høy alder sjelden blir vektlagt i rettspraksis. Verken i *Bredvik* (1978) eller i *Andersen* (1974) ble henholdsvis en alder på 82 år og 77 år ansett som formildende momenter i skyldvurderingen. Men i for eksempel *Hermansen* (1974) ble alder tillagt noe vekt:

”Nå er det imidlertid et spørsmål hvor strengt man skal bedømme hennes forhold, tatt i betraktning at hun var en *eldre dame*, til daglig uvant med sterk biltrafikk og dertil nærsynt. Dersom andre forhold i det hele tatt ikke kom i betraktning, er det rimelig å anta at hennes nedsatte aktsomhet ikke ville blitt regnet henne til skade.”<sup>85</sup>

Likevel ble ikke momentet avgjørende for utfallet i saken:

”Men her må retten ta i betraktning nettopp den omstendighet at hun kunne *avhjelpe* sine manglende ferdigheter i trafikken ved å bruke lyssignalet.”<sup>86</sup>

---

<sup>82</sup> Jf. Nygaard: Aktløysvurderinga, s. 285.

<sup>83</sup> I.c.

<sup>84</sup> Jf. Nygaard: Aktløysvurderinga, s. 285.

<sup>85</sup> På s. 559.

<sup>86</sup> På s. 559.

Ovennevnte momenter som kan inngå i en aktsomhetsdrøftelse er ikke uttømmende. I hver enkelt sak vil det komme frem særegne forhold som etter rettens skjønn vil vurderes som formildende eller skjerpende omstendigheter i aktsomhetsvurdering.

### 2.3.3 Retningslinjene for "kan"-vurderingen

Dersom skadelidte er "mer enn bare lite å legge til last" etter bal. § 7 (1), kan retten redusere erstatningen. Ordet "kan" gir en adgang, men ikke en plikt til å avkorte.<sup>87</sup> Avgjørelsen må bygge på retningslinjene som fremgår av bal. § 7 (1): "Avgjerda skal retta seg etter åtfërda på kvar side og tilhøva elles". Retningslinjene som ligger i ordlyden er autoriserte rettskildefaktorer.<sup>88</sup>

#### 2.3.3.1 Skylddifferansen (jf. "åtfërda på kvar side")

I avkortningsvurderingen etter bal. § 7 (1), skal det legges vekt på "åtfërda på kvar side". Problemstillingen er hvor mye skadelidte er å bebreide i forhold til skadevolder, jf. den såkalte skylddifferansevurderingen.<sup>89</sup> I de tilfellene der skadevolders og skadelidtes skyld blir veid opp mot hverandre, er det klart at skadelidte er mer enn bare "lite å legge til last". Hvor alvorlig skadelidtes uaktsomhet har vært, vil likevel ha betydning for medvirkningens konsekvenser.<sup>90</sup> Skyldmarginen "lite til last" vil også ha betydning for denne avveiningen.<sup>91</sup> I for eksempel *Aarø* (Rt. 1969 s. 520) ble bilen pålagt  $\frac{3}{4}$  av ansvaret og sykkelen  $\frac{1}{4}$  selv om syklisten var "mest å bebreide".<sup>92</sup> Skyldmarginen fører til at skadelidtes skyld i utgangspunktet "veier" mindre enn sky-

---

<sup>87</sup> Ot. prp. nr. 60 s. 37.

<sup>88</sup> Jf. *ibid.* s. 399. Nygaard benytter avtaleloven § 36 (lov av 31. mai 1918 nr. 4 (avtl.)) som eksempel. Drøftelsen er likevel generell, og påstanden vil derfor kunne ha overføringsverdi til bal. § 7 (1).

<sup>89</sup> Jf. Andresen; Bryn og Engstrøm: s. 78.

<sup>90</sup> Jf. Lødrup: Lærebok i erstatningsrett, s. 365, selv om det her skrives om medvirkningsregler generelt.

<sup>91</sup> Jf. Nygaard: Bilansvar, s. 193.

lden til skadevolder. Erstatningsvernet til skadelidte vil også kunne få innvirkning på denne vurderingen.<sup>93</sup> For eksempel vil en fotgjenger normalt ha et større erstatningsvern enn en syklist.

I mange av *høyesterettsdommene* er skylddifferansen den mest sentrale vurderingen. Det skal i henhold til rettspraksis en overvekt av skyld til før det avkortes i erstatningen til en fotgjenger når det også foreligger skyld hos bilføreren. Erstatningsvernet til den *myke trafikanten* er sterkt.<sup>94</sup>

*Bjerkomp* (Rt. 1969 s. 51) er et eksempel på dette. Her krysset skadelidte en gate utenom fotgjengerfeltet, og han var derfor etter rettens mening mer enn bare ”lite å legge til last”. Men bilføreren som hadde sett mannen på 30 meters avstand stå litt ute i veien, var også å bebreide. Han skulle ha avpasset farten og kjøringen etter forholdene idet han ble oppmerksom på mannen. Bilføreren hadde en plikt til å innrette kjøringen slik at han hadde full kontroll over situasjonen hvis fotgjengeren skulle bevege seg fremover. Erstatningen ble derfor stående uendret.

I *Gundersen* (Rt. 1974 s. 813) ble det heller ikke tatt stilling til avdødes uaktsomhet, fordi *bilførerens skyld* (skadevolder) var langt alvorligere. Føreren burde ha brukt fjernlys, og farten var for stor når lysene i veien var så dårlige. Det ble derfor ikke foretatt noen avkortning i erstatningen til fotgjengeren.

---

<sup>92</sup> Jf. s. 524 i nevnte dom.

<sup>93</sup> Jf. Nygaard: Skade og ansvar, s. 380.

<sup>94</sup> Jf. I.c.

Når skadelidte har opptrådt uaktsomt eller grovt uaktsomt, og skadevolder ikke har vært å bebreide, har Høyesterett vært strengere i vurderingen av skadelidte. I *Solberg* (Rt. 1975 s. 264) var ikke bilføreren å laste, mens den skadelidte fotgjengeren hadde utvist en høy grad av uaktsomhet. Skadelidte fikk som følge av dette ingen erstatning. Det var heller ikke noe å bebreide føreren i *Trøseid* (Rt. 1972 s. 1241). Den skadelidte fotgjengeren var imidlertid mer enn bare ”lite å legge til last”. Likevel fikk skadelidte her en delvis erstatning som følge av en totalvurdering.

Ved *eneulykker* med motorvogn blir avveiningen av skyld i henhold til bal. § 7 (1) uten praktisk betydning, fordi det kun er en side som skal vurderes. Lovgiver har derfor ikke tatt slike ulykker i betraktning ved utformingen av bestemmelsen. Det har sammenheng med at føreren før unntaket ble fjernet den 25. mai 1973, ikke var dekket under trafikkforsikringen. Ved *eneulykker* blir derfor hovedvurderingen skadelidtes utviste skyld og rimelighetsvurderinger.

#### 2.3.3.2 ”Tilhøva elles”

Det skal i ”kan”-vurderingen også legges vekt på ”tilhøva elles”. I denne vurderingen er det andre forhold enn de rent konkrete forhold ved ulykken som kan få betydning. Ved store og alvorlige personskader kan det være et moment å sikre skadelidte et noenlunde forsvarlig levestandard.<sup>95</sup> Sosiale hensyn kan derfor etter bal. § 7 (1) vektlegges i rimelighetsvurderingen.<sup>96</sup>

---

<sup>95</sup> Ot. prp. nr. 24 (1959-60) s. 28-29.

<sup>96</sup> Se for eksempel Andresen, Bryn og Engstrøm: *Bilansvaret*, s. 79.

Det er få eksempler fra rettspraksis der sosiale hensyn blir vektlagt. I for eksempel *Trøseid* (Rt. 1972 s.1241) hadde skadelidte skyld i at ulykken skjedde. Han ble likevel tildelt en skjønnsmessig erstatning. Flertallet kom til at skadelidtes *økonomiske situasjon* måtte få betydning for erstatningen:

”Når jeg da etter lovens anvisning skal foreta en samlet bedømmelse av atferden på begge sider og av forholdene for øvrig - herunder *skadelidtes økonomiske situasjon* - kommer jeg til at Trøseid bør tilkjennes delvis erstatning.”

I lagmannsrettens vurdering er det vist til *Olstad* (Rt. 1966 s. 886) der også skadelidtes *økonomiske stilling* ble vektlagt i erstatningsvurderingen. Det vises i *Trøseid* (Rt. 1972 s. 1241) til forarbeidene.<sup>97</sup> Mindretallet i *Trøseid* (Rt. 1972 s.1241) mente at forholdene i saken på vesentlige punkter skilte seg fra *Olstad*-dommen slik at den økonomiske situasjonen til skadelidte i den aktuelle sak ikke skulle få betydning. *Mindretallet* ved dommer Sandene uttrykker at det i utgangspunktet ikke er adgang til å tilkjenne erstatning når bilføreren ikke er noe å bebreide, mens skadelidte har utvist grov uaktsomhet.<sup>98</sup> Det hevdes videre at det i forarbeidene er forutsatt at det ved slike tilfeller kun er adgang til å tilkjenne erstatning ved alvorlige personskader, der erstatning gis for å sikre et forsvarlig levestandard. Til votumet til Sandene bemerker flertallet ved dommer Leivestad:

”Så vel lovens tekst som forarbeidene viser at hensikten med den nye, elastiske regel i bilansvarslovens § 7 ved større grader av uaktsomhet har vært helt å overlate ‘til domstolens frie skjønn å avgjøre om det overhode skal foretas noen nedsetting av erstatningen, og i tilfelle med hvilken sum’ (Ot.prp. nr. 24/1959-60 side 28, annen spalte). Hvorvidt Trøseids uaktsomhet etter den tidligere lov ville bli å karakterisere som grov, finner jeg ikke grunn til å drøfte.”

Dommen viser at det selv ved grov uaktsomhet kan bli tilkjent erstatning som følge av sosiale hensyn.

---

<sup>97</sup> Ot. prp. nr. 24 s. 28-29.

<sup>98</sup> På s. 1244.

En vurdering av ”tilhøva elles” kan også dreie seg om at andre har opptrådt uaktsomt i tilknytning til den samme skadehendelsen.<sup>99</sup> I *Øien* (1975) mente lagmannsretten at skadelidte hadde tatt en betydelig risiko ved å sitte på en planke på et lasteplan, og at ulykken var forårsaket av egen uaktsomhet. Likevel var det et unnskyldende moment for skadelidte at det var tale om en kollektiv og situasjonsbestemt likegyldighet hos alle som satt på lasteplanet. Skadelidte var et tilfeldig offer for denne *kollektive uaktsomheten*.

Også i *Huseby* (2003) vurderte lagmannsretten *det kollektive medansvaret*. Kjøreturen var en felles valgt handling hvor samtlige deltakere hadde et ansvar for turen og for det forløpet den fikk. Skadelidte som satt på lasteplanet av egen fri vilje, måtte påregne at en ulykke kunne inntreffe som følge av en så risikofylt handling, selv om hun selv ikke aktivt hadde medvirket.

I henhold til ovennevnte dommer, fører den kollektive vurderingen til at ansvaret blir fordelt på flere. En slik fordeling av skyld kan innebære en mindre streng vurdering av skadelidtes handlemåte som for eksempel i *Øien* (1975), men kan også føre til at passive medvirkere må tåle en avkortning, jf. *Huseby* (2003).

## 2.4 Rettsvirkninger

### 2.4.1 Innledning

Rettsanvenderen skal etter bal. § 7 (1) foreta en skjønnsmessig avgjørelse som gir ”fri adgang til å nedsette erstatningen etter rettens skjønn”, jf. Ot. prp. nr. 60 s. 37.

---

<sup>99</sup> Jf. Nygaard: Bilansvar, s. 195.

Bal. § 7 (1) er dermed en ”kan”-regel med åpen rettsvirkning.<sup>100</sup> I henhold til Nygaard glir ordet ”kan” over i ”skal” på den måten at dersom *inngrepsterskelen* er nådd, bør det få rettsvirkninger.<sup>101</sup> Inngrepsterskelen etter bal. § 7 (1) er skyldkravet mer enn ”lite å legge til last”. Likevel vil ordet ”kan” gi rettsanvenderen et visst ”spillerom” for hva som blir det endelige resultatet.<sup>102</sup> I punkt 2.3.3 drøftet jeg hva som kan vektlegges i drøftelsen av ”åtfærda på kvar side” og ”tilhøva elles”. Disse retningslinjene vil utgjøre rettsanvenderens ”spillerom” når det gjelder om det skal avkortes i skadelidtes erstatning.

Når rettsanvenderen har funnet det rimelig å foreta en avkortning, er problemstillingen hvor mye, og på hvilken måte det skal avkortes. Når det gjelder hvor mye erstatningen skal reduseres, er avveiningen som nevnt ovenfor overlatt til rettens skjønn. Rettspraksis vil dermed kunne skape retningslinjer for de enkelte typetilfellene. I del II vil jeg undersøke om retningslinjene følges av de reelle rettsanvenderne.

#### 2.4.2 Hvordan avkortningen skjer

Rettsanvenderen stilles fritt når det gjelder hvilken måte avkortningen skal fastsettes på. I forarbeidene finnes det ikke forslag til fremgangsmåte.<sup>103</sup> Det konstateres kun at det i praksis som regel avkortes i brøk, og at loven ikke utelukker at det også kan skje ved prosenter eller på en annen måte, for eksempel ved fastsettelse av bestemte beløp.<sup>104</sup> I Ot. prp. nr. 24 s. 28 understreker departementet at komiteens uttalelse om at domstolene her stilles fritt, er riktig. Det fremheves videre:

---

<sup>100</sup> Jf. Nygaard: Rettsgrunnlag og standpunkt, s. 389. Nygaard bruker avtl. § 36 som eksempel, men bal. § 7 (1) ledd hører etter min tolkning med til den omtalte ”kan”-kategorien.

<sup>101</sup> I.c.

<sup>102</sup> I.c.

<sup>103</sup> Innst. 1957 s. 43.

<sup>104</sup> I.c.



”I mange tilfeller kan det være rimelig å nedsette erstatningen med *en nærmere avpasset, bestemt sum*, i stedet for å fastsette en fordelingsbrøk for skadefordelingen. Dette kan være formålstjenlig i tilfelle hvor man av preventive grunner ønsker å markere at skadelidte har opptrådt uforsiktig og klanderverdig, men hvor man likevel - for eksempel ved store og alvorlige personskader - finner det urimelig å redusere erstatningen sterkere enn at han sikres et noenlunde forsvarlig levestandard.”<sup>105</sup>

Avkortningsmåten bør i henhold til ovennevnte skje på en måte som sikrer et rimelig resultat. I rettspraksis har erstatningsreduksjonen skjedd på flere måter. I *Olstad* (Rt. 1966 s. 886) og *Trøseid* (Rt. 1972 s.1241) ble det tilkjent en skjønnsmessig sum. I både *Aarø* (Rt. 1969 s. 520) og i *Hansen* (Rt. 1994 s. 1440) ble erstatningen redusert i brøk. I *Bilfører* (Rt. 1984 s. 1246) ble erstatningskravet redusert i prosent. Det er få høyesterettsdommer der det er fastsatt en skjønnsmessig erstatning som følge av medvirkning etter bal. § 7 (1). En årsak kan være at det ofte er mange andre erstatningsposter som det må tas stilling til i erstatningsfastsettelsen. Når avkortningen blir fastsatt i en bestemt sum, vil det også være vanskelige for partene å følge dommerens resonnerment enn om en brøk blir lagt til grunn.

I underrettspraksis er hovedtendensen at det avkortes i brøker eller i tilsvarende prosent. I noen få dommer har det blitt avkortet med en bestemt sum.<sup>106</sup>

Hvordan de reelle rettsanvenderne kommer frem til en avkortningsgrad, og i hvilken form den fastsettes, vil bli behandlet i del II. Jeg vil da undersøke hvorvidt hensynene bak bal. § 7 (1) blir ivarettatt i den reelle praksis, og i hvilken grad vurderingen er rettslig forankret.

---

<sup>105</sup> Ot. prp. nr. 24, s. 28-29.

<sup>106</sup> For eksempel i RG. 1970 s. 670 og i RG. 1973 s. 538.

### 2.4.3 Årsakssammenheng

Etter bal. § 7 (1) er det et krav om at ”skadelidaren har *medverka* til skaden”. I begrepet ”medvirket” ligger det implisitt et årsakskrav.<sup>107</sup> Det kan derfor bare foretas en avkortning etter bal. § 7 (1) når det foreligger årsakssammenheng mellom skadelidtes uaktsomme adferd og skaden. Ryel uttrykker årsakskravet på denne måten:

”Vilkåret om at skadelidte må ha ”medvirket”, kan sees som kravet til årsakssammenheng på skadelidersiden. Det er ikke nok at skadelidte har opptrådt uaktsomt, det må også være årsakssammenheng mellom skadelidtes opptreden og den skade han er påført.”<sup>108</sup>

Det må være juridisk årsakssammenheng<sup>109</sup> mellom medvirkningen og skaden.<sup>110</sup> Selv om overtredelse av trafikkregler og sikkerhetsforanstaltninger kan være uaktsomt i seg selv, må det foreligge årsakssammenheng for at det skal kunne avkortes i erstatningen.<sup>111</sup> Det kreves at skaden eller skadeomfanget som skadevolder hefter for etter bal. § 4 ikke hadde inntruffet, dersom den uaktsomme handlingen tenkes borte.<sup>112</sup> Prinsippene for årsaksvurderingen er utarbeidet og utviklet gjennom vekselvirkninger mellom rettspraksis og teori.<sup>113</sup> Den nåværende rettstilstanden bygger på betingelseslæren: ”X er årsak til Y dersom X er en nødvendig betingelse for at Y inntreffer.”<sup>114</sup> I *P-pille II* (Rt. 1992 s. 64) ble utgangspunktet for årsaksvurderingen formulert slik.

”Årsakskravet mellom en handling eller unnlatelse og en skade er vanligvis oppfylt dersom skaden ikke ville skjedd om handlingen eller unnlatelsen tenkes borte.”

---

<sup>107</sup> Nygaard: Bilansvar, s. 165.

<sup>108</sup> Ryel: Jussens Venner 1985 s. 187-264, ”Skadelidtes medvirkning. Omkring den nye § 5-1 i Lov om skadeserstatning og Straffelovens ikrafttredelseslov § 25”, s. 204.

<sup>109</sup> Nygaard: Skade og ansvar, s. 317.

<sup>110</sup> Medvirkningshandlingen omfatter både aktive handlinger og unnlatelser, jf. Lødrup: Lærebok i erstatningsrett, s. 291 og Nygaard: Skade og ansvar s. 316.

<sup>111</sup> Jf. Andresen, Bryn og Engstrøm: Bilansvaret, s. 73.

<sup>112</sup> Nygaard: Bilansvar, s. 165.

<sup>113</sup> Nygaard: Skade og ansvar, s. 316.

<sup>114</sup> Jf. Lødrup: Lærebok i erstatningsrett, s. 296.

Læren modifiseres gjennom en vesentlighetsbegrensing.<sup>115</sup> Den går ut på at skadevolder bare hefter for årsaker som er så vidt vesentlige at det er naturlig å knytte ansvar til dem. Dette kom frem i *P-pille II* (Rt. 1992 s. 64), og har blitt fulgt opp i senere rettspraksis.<sup>116</sup> En problemstilling er om det også gjelder en vesentlighetsbegrensning når det skal tas stilling til årsakssammenheng mellom medvirkningen og skaden.<sup>117</sup> Det vil si et vilkår om at medvirkningshandlingen er så vesentlig i årsaksbildet at det er naturlig å knytte rettsvirkninger til den i form av avkortning. En slik vesentlighetsbegrensing vil i de fleste tilfeller være uten praktisk betydning i tillegg til ”kan”-vurderingen. Den kan likevel få selvstendig betydning hvis medvirkningshandlingen er så uvesentlig at det ikke bør avkortes i det hele tatt.

Årsakssammenhengen må i tillegg være adekvat.<sup>118</sup> Det vil si at det må settes en rimelighetsgrense for hvilke følger erstatningsansvaret kan knyttes til, jf. blant annet *Rossnes* (Rt. 1997 s.1), *Thelle* (Rt. 2000 s. 418) og *Nilsen* (Rt. 2001 s. 320). I henhold til dommene må skaden/skadeomfanget ikke være en upåregnelig eller fjern følge av skadehandlingen.

Årsaksvurderingen på skadelidtesiden blir dermed et spørsmål om en alternativ handling ville ha forhindret den årsaksrekken som skadevolder hefter for, slik at skaden ville ha vært unngått eller redusert.<sup>119</sup> For eksempel vil manglende bilbelte alltid være et

---

<sup>115</sup> Jf. *ibid.* s. 305, og Nygaard: Skade og ansvar, s. 325.

<sup>116</sup> *Rossnes* (Rt. 1997 s. 1), *Lie* (Rt. 1998 s. 1565), *Thelle* (Rt. 2000 s. 418), *Nilsen* (Rt. 2001 s. 320) og Rt. 2003 s. 557.

<sup>117</sup> Problemstillingen har ikke blitt drøftet verken i teori eller i rettspraksis, men reises her etter innspill fra veileder i forbindelse med hans dr.avhandling. Alminnelige betraktninger om årsakssammenheng tilsier at det gjelder et slikt krav for årsaksvurderingen for medvirkning.

<sup>118</sup> Jf. Lødrup: Lærebok i erstatningsrett, s. 332, og Nygaard: Skade og ansvar, s. 345.

<sup>119</sup> Jf. Nygaard: Aktløysevurderinga i norsk rettspraksis, s. 315.

forskriftsbrudd.<sup>120</sup> Imidlertid har ikke forsikringsselskapene påtalemyndighet til å sanksjonere en handling som er uaktsom i seg selv. Det er kun når den uaktsomme handlingen er *årsak* til at skaden inntreffer eller øker skadeomfanget at det kan avkortes etter bal. § 7 (1). I enkelte ulykkestilfeller kan for eksempel bruk av bilbelte kunne øke eller ikke ha noen innvirkning på skadeomfanget. I slike tilfeller vil kravet til årsakssammenheng *ikke* være oppfylt.

Det finnes ingen høyesterettsdommer der årsakstemaet etter bal. § 7 (1) har vært problematisert. *Sekkesæter* (1983) og *Høgelid* (1996) kan likevel illustrere problemstillingen. I begge dommene var det umulig å sannsynliggjøre årsaken til ulykkene, og kravet til årsakssammenheng kunne dermed ikke anses oppfylt.

#### 2.4.4 Selvskylddevne

Selvskylddevne<sup>121</sup> må foreligge for at medvirkning hos skadelidte kan få konsekvenser for erstatningen. Selvskylddevne i tilknytning til ulykken betyr at skadelidte hadde tilstrekkelig mental evne til at det kan kreves at han skulle ha handlet annerledes.<sup>122</sup> Dersom for eksempel en treåring løper ut i veien uten å se seg for, vil han ikke inneha evnen til å forstå at han har medvirket til en ulykke. Selvskylddevnen må vurderes for hvert enkelt tilfelle.<sup>123</sup> En person som ikke er tilregnelig i strafferettslig forstand, kan for eksempel ha selvskylddevne.<sup>124</sup> I RG. 1984 s. 297 var spørsmålet om skadelidtes mentale sykdom var en konkret årsak til medvirkningen, eller om kvinnen kunne begripe at hun hadde medvirket.

---

<sup>120</sup> Brudd på § 1 i forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn av 21. september 1979 gitt i medhold av vtrl. § 23 a).

<sup>121</sup> Jf. Nygaard: Bilansvar, s. 173.

<sup>122</sup> I.c.

<sup>123</sup> Jf. Innst. 1957 s. 63.

Rettspraksis frem til 70-tallet tilla barn selvskyldene i yngre alder enn i dag.<sup>125</sup> I skl. 5-1 er den absolutte aldersgrensen satt til 10 år, og dette skal også gjelde trafikk-skader.<sup>126</sup> Aktsomhetsnormen må vurderes ut fra de enkelte aldersgrupper, og det er adgang til å ta hensyn til modenhet i forhold til alder.<sup>127</sup> Jo mer komplisert trafikkbildet er, jo mindre kan en forvente av selvskyldene hos barn.<sup>128</sup> I for eksempel *Sykkel* (Rt. 2003 s. 433) ble en 11-åring ikke pålagt ansvar for å ha kjørt ned en fotgjenger, selv om han måtte ha forstått at handlingen var uaktsom. Et avgjørende moment var at guttens kamerat hadde kjørt uaktsomt først. Handlingen var i følge retten et resultat av sosial gruppeatferd. Det kunne ikke forventes at en 11-åring hadde tilstrekkelig kognitiv kapasitet til å foreta en alternativ handling i denne situasjonen.

## 2.5 Avkortning ved bilbeltebruk

Etter § 1 i forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn av 21. september 1979 gitt i medhold av vtrl. § 23 a), er det påbudt å bruke bilbelte der det er montert. Forskningsrapporter viser at bruk av bilbelte reduserer risikoen for stor skade. Tall hentet fra statistisk sentralbyrå for 2002 viser for eksempel at det var ca. 80 bilførere som ble kastet ut av bilen.<sup>129</sup> Av disse hadde i alt 2 bilbelte, mens 37 personer ikke hadde noen beskyttelse.<sup>130</sup> Bruk av bilbelte reduserer derfor sannsynligheten for å bli kastet ut av frontruten ved en ulykke. På nettsiden til Statens vegvesen er det lagt ut visse fakta om bilbeltebruk.<sup>131</sup> Der fremgår det blant annet at bilbelte reduserer sannsy-

---

<sup>124</sup> I.c.

<sup>125</sup> Jf. bl.a. *Klatre* (Rt. 1965 s. 1115).

<sup>126</sup> Jf. NOU 1987:4 s. 31.

<sup>127</sup> Jf. Innst. 1964 I s. 10.

<sup>128</sup> Lødrup: Lærebok i erstatningsrett, s. 370.

<sup>129</sup> Statistisk sentralbyrås veistatistikk fra 2002 på internett.

<sup>130</sup> 41 av de 80 bilførerne har ikke oppgitt om det er brukt bilbelte. Tallene er hentet fra politirapporter.

<sup>131</sup> Fakta om risiko og fakta om bilbeltebruk fra Statens vegvesens nettsider.

nligheten for å bli drept med ca. 40-50 prosent. I tillegg reduseres de alvorlige skadene med 50 prosent av de om lag 1350 hardest skadde årlig.

En absolutt forutsetning for å det skal kunne avkortes som følge av manglende bilbelte, er at skadeomfanget ville ha vært redusert om bilbelte hadde blitt benyttet. Det må foreligge årsakssammenheng.<sup>132</sup> Hvis skaden skjedde som følge av at skadelidte ble kastet gjennom frontruten, vil det som regel foreligge årsakssammenheng. I andre saker kan det være tvil. I avhandlingens del II vil jeg blant annet finne ut av hvem som tar avgjørelsen om det foreligger årsakssammenheng i praksis.

Etter at det er påvist årsakssammenheng mellom manglende bilbeltebruk og skadeomfanget, må rettsanvenderen ta stilling til den konkrete medvirkningssituasjonen. Spørsmålet er om skadelidte er mer enn bare "lite å legge til last".

Nygaard hevder at innføring av nye påbud for å verne brukerne mot skade ikke nødvendigvis må føre til at unnlatelse av å følge disse medfører avkortning i erstatningen:

"Avgjerande må her som elles ved praktisering av skyldregelen bli om påbudet går inn som eit skjerpande moment i dei krav og forventningar som må stillast. Å gå på feil side av vegen, å sykla utan refleksordning bak på sykkelen, å gå mot raudt lys, å køyra motorsykkel utan hjelm, må vurderast konkret i høve til den konkrete risikoen for skaden."<sup>133</sup>

Derimot uttrykker Andresen, Bryn og Engstrøm at:

---

<sup>132</sup> Jf. punkt 2.4.3 om årsakssammenheng.

<sup>133</sup> Nygaard: Bilansvar, s. 191.

”[D]ersom en person kommer til skade ved en trafikkulykke og det kan sannsynliggjøres at skadeomfanget hadde blitt betydelig redusert hvis f.eks bilbelte var blitt brukt, oppstår spørsmålet om dette gir grunnlag for avkortning av erstatningen etter bal. § 7. Selv om praksis hittil har vært noe forsiktig og varierende blant forsikringsselskapene på dette området, taler de beste grunner for at bal. § 7 påberopes som grunnlag for nedsettelse av erstatningen i saker hvor skadelidte har neglisjert bruken av påbudt sikkerhetsutstyr og det kan sannsynliggjøres at dette har hatt innvirkning på skaderesultatet.”<sup>134</sup>

Nygaard avviser ikke avkortning på grunn av manglende bilbelte, men hevder at det må skje en konkret vurdering av risikoen for den aktuelle skaden.<sup>135</sup> Han påpeker at det gjelder innføring av ”nye påbud”, og bilbelte blir ikke spesielt omtalt.<sup>136</sup> Den siterte teorien er mer enn ti år gammel, og i ettertid har man blitt mer bevisst på risikoen ved å unnlate og benytte sikkerhetsbelte. Dette taler for at manglende bilbelte gir grunnlag for avkortning i de fleste tilfeller.

Det er ingen høyesterettsdommer som omhandler bilbeltebruk, og det er også relativt få underrettsdommer om temaet. I *Hadland* (1999) ble en maskinfører klemte under førerhuset til en kompaktlastert. Han måtte tåle en reduksjon i erstatningen med 25 % for å ikke ha benyttet sikkerhetsbelte. I *Lie-Nilsen* (1995) ble avkortningen også satt til 25 %. Retten fant at det var usikkert hvilken utstrekning bilbeltet ville ha redusert saksøkerens skader, men antok at 25 % ikke ville være urealistisk. I *Flesjø* (2003) var manglende bilbelte et av forholdene som retten skulle ta stilling til under medvirkningsvurderingen. Manglende bilbeltebruk medførte i dommen også en reduksjon på 25 %. I *Dale* (2004) fastsatte retten en avkortning på 20 % selv om det fra forsikringsselskapets side ble påstått en avkortning på 25 %. Retten mente at skadelidtes alder (17 år) var et formildende moment. Dommen er imidlertid påanket.<sup>137</sup> På bakgrunn av rettspraksis kan det derfor hevdes at manglende bilbeltebruk generelt gir en avkortning på rundt

---

<sup>134</sup> Andresen, Bryn og Engstrøm: Bilansvaret, s. 76.

<sup>135</sup> Nygaard: Bilansvar, s. 191.

<sup>136</sup> I.c.

<sup>137</sup> Dommen ble påanket 06.10.04.

25 %. Er årsakssammenheng først konstatert, vil disse sakene kunne være relativt sammenlignbare. I del II vil jeg undersøke om det har skjedd en standardisering av avkortningsgrad for manglende bilbelte.

## 2.6 Sammenfatning

For å avkorte etter bal. § 7 (1) må skadelidte ha vært mer enn ”lite å legge til last”. Det skal ses bort fra den mer dagligdagse og uskyldige uaktsomheten. Det er imidlertid uklart hvor den nærmere grensen går for hva som er ”lite å legge til last”. Skylddrøftelsen vil være oppbygd av momenter som vil kunne fastlegge en generell aktsomhetsnorm. Denne vil bli justert av individuelle og situasjonsbestemte momenter. Hvordan de reelle rettsanvenderne vektlegger de ulike momentene i skyldvurderingen og i ”kan”-vurderingen vil kunne si noe om hvordan skønnsvurderingene etter bal. § 7 (1) i praksis skjer. Dette vil blant annet bli testet empirisk i del II. En kartlegging av hvordan regelen praktiseres vil også kunne avdekke om lovregelens hensyn blir tilstrekkelig ivaretatt.



### **3 Den reelle retten**

#### **3.1 Innledning**

Ved siden av å redegjøre for det formelle rettskildebilde for bal. § 7 (1), ønsket jeg med avhandlingen å kartlegge hvordan medvirkningsvurderingen etter bal. § 7 (1) skjer i den reelle retten. Med den reelle retten siktes det til hvordan reglene blir praktisert av forsikringsselskapene og skadelidte/skadelidtes advokat. Det er disse partene som avgjør de fleste avkortningssakene, fordi få saker etter bal. § 7 (1) ender i rettsystemet. Den offentlige kontrollen med rettsanvendelsen er dermed begrenset. Det er derfor viktig at det blir satt fokus på hvordan bal. § 7 (1) reelt blir praktisert med tanke på skadelidtes rettssikkerhet.

Mange av emnene som er behandlet i den rettsdogmatiske delen vil korrespondere med emnene i denne delen, slik at likheter og forskjeller mellom den formelle og den reelle retten kommer frem. Vektleggingen av de ulike momentene i skyldvurderingene, om de reelle rettsanvenderne sonderer mellom skyldvurderingen og ”kan”-vurderingen, og rettskildebruk vil blant annet være problemstillinger som vil gi et innblikk i hvordan bal. § 7 (1) blir praktisert. Kunnskap om den reelle praksis gir grunnlag for en rettspolitisk vurdering av bestemmelsen.

I den videre fremstillingen vil vilkårene bli behandlet under punkt 3.3, rettsvirkningene i punkt 3.4, og partenes rettskildebruk i punkt 3.6. Bilbeltebruk vil som et sentralt type-tilfelle bli behandlet både i punkt 3.7 om bilbelte og årsakssammenheng og under punkt 4.5 om standardisering. I punkt 4 vil de empiriske funnene bli sammenfattet, og vurdert i et større rettslig perspektiv.

## 3.2 Metode

For den empiriske undersøkelsen har jeg valgt følgende fremgangsmåter for data-innsamling: Spørreskjema, intervjuer og observasjon. Den innsamlede informasjonen har hovedsakelig vært av kvantitativ art. Bruk av spørreskjema gir en stor mengde data i standardisert form for lave kostnader på kort tid. En av fordelene ved kvantitative data er at opplysningene kan omformes til målbare enheter som muliggjør systematisk registrering.<sup>138</sup> I avhandlingen er dette gjort ved hjelp av NSD stat.<sup>139</sup> De kvalitative dataene er innhentet gjennom de åpne svarene i spørreskjemaet, gjennom intervjuer, og observasjon. Disse dataene kompletterer den kvantitative informasjonen. Kvalitative data kan gi mer nyanserte vurderinger, og muliggjør en større dybde i svarene.<sup>140</sup> Ved å kombinere de to metodene kan man utnytte de to tilnærmelsesmetodenes sterkeste sider.<sup>141</sup>

### 3.2.1 Spørreskjema

Spørreskjemaet er i åtte deler. Rekkefølgen korresponderer ikke med emnene som blir behandlet, og en del av de innsamlede resultatene vil heller ikke bli presentert. Dette skyldes at denne delen av avhandlingen dynamisk har forandret seg under bearbeidelsen av resultatene.

#### 3.2.1.1 Utforming og oppbygging av skjemaet

Kartleggingen av praksis rundt bal. § 7 er et pionerarbeid. Det var derfor vanskelig å utarbeide et skjema som var mest mulig egnet til å nå formålet. I utformingen prøvde jeg å unngå metodesvakheter. Litteratur om sosiologisk metode har blitt benyttet, selv

---

<sup>138</sup> Se Mordal: Som man spør får man svar, s. 21.

<sup>139</sup> Analyseprogram utviklet av Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste i Bergen.

<sup>140</sup> Se Hellevik: Sosiologisk metode, s.65.

om en med juridisk bakgrunn ikke har like gode forutsetninger som en fagkyndig på området. Imidlertid har jeg vært ansatt i MMI<sup>142</sup> fra 1999-2001, og jeg har gjennom dette arbeidet opparbeidet meg en viss innsikt i de metodiske sidene ved slike analyser.

Et utkast av skjemaet ble først prøvd ut på fem saksbehandlere med ulik erfaring og utdanning i henhold til metodisk fremgangsmåte.<sup>143</sup> På den måten fikk jeg tilbakemeldinger om tolkninger og uklarheter samt antatt tidsforbruk. Under bearbeidelsen av spørsmålene forsøkte jeg å formulere meg presist, unngå ledende spørsmål, og utarbeide en spørsmålsrekkefølge som ikke ville innvirke på svarene.<sup>144</sup> Respondenter har en hang til å være enig med spørsmålsformuleringen eller svare slik de tror vil sette dem i et godt lys.<sup>145</sup> Derfor har jeg bevisst valgt å ikke bruke ja/nei-alternativer. "Vet ikke"-kategorien er for enkelte spørsmål også tatt med for å redusere antall ubesvarte eller uriktige svar.<sup>146</sup> Antall "vet ikke"-svar kan få betydning for svarprosenten. I ettertid har jeg innsett at denne kategorien burde ha blitt benyttet i enda større grad, slik at årsaken til at enkelte spørsmål ikke ble besvart kunne blitt klarere.

### 3.2.1.2 Utvelgelse av objekter, representativitet og gjennomføring

Det er ansvarsforsikringsselskapene som i det praktiske liv vil påstå en eventuell avkortning. Saksbehandlerne som driver med personskade i selskapene har av denne grunn vært primær objekter for undersøkelsen. Det er kun de store forsikringsselskapene som har egne personskadeavdelinger. Små selskaper benytter som regel ekstern juridisk

---

<sup>141</sup> I.c.

<sup>142</sup> Markeds og mediainstituttet.

<sup>143</sup> Mordal: Som man spør, får man svar, s. 192.

<sup>144</sup> Mordal: op. cit. s.147 flg.

<sup>145</sup> Innen forskning kalles fenomenet "social desirability respons bias", jf. Robson: Real World Research, s. 128.

<sup>146</sup> Mordal, op. cit. s. 128. Hun skriver likevel at det blant forskere generelt er en negativ holdning til "vet ikke"- svar.

ekspertise på området. For å kartlegge praksis har jeg derfor ansett det tilstrekkelig å sende skjemaet til samtlige saksbehandlere som behandler personskader i fire store forsikringsselskaper.<sup>147</sup> Der det kan trekkes tendenser ut fra svarene, vil det være sannsynlig at dette også vil gjelde for resten av universet.<sup>148</sup> Utvalget vil på grunnlag av ovennevnte være representativt.<sup>149</sup> Populasjonen for undersøkelsen består av i alt 70 saksbehandlere. Etter noen purrerunder var det 55 saksbehandlere som hadde besvart, noe som gir en svarprosent på 79.

For å få et mer balansert og representativt bilde av praksis, sendte jeg også skjemaet til tre relativt store advokatfirmaer som har personskade som et av hovedfeltene. Etter purringer og lav respons, valgte jeg i tillegg å sende seks skjemaer til tre andre firmaer. I alt var det femten som hadde forutsetninger for å svare, og elleve svar ble mottatt. Svarprosenten er 73. De fleste som ikke svarte, begrunnet unnlåtelsen med stor arbeidsmengde. Noen syntes også skjemaet var vanskelig å besvare. Universet av skadelidteadvokater er mye mindre enn skadevolderuniverset. Utvalget på skadelidtesiden har derfor ikke utgjort en så stor andel av universet som ansvarsselskapene. Likevel har jeg tatt for meg de advokatfirmaene som har mest ekspertise og erfaring på fagfeltet. Populasjonen er definert til å omfatte femten skadelidteadvokater, som vil kunne være et representativt utvalg. Elleve av femten har besvart skjemaet, og dette gir en svarprosent på 73.

Spørreskjemaet kunne med fordel ha vært mindre omfattende. Det ville antagelig ha forenklet purringen, og ført til en høyere svarprosent. I tillegg skulle jeg ha presisert at

---

<sup>147</sup> Det var et vilkår at bilansvar skulle være et av ansvarsgrunnlagene.

<sup>148</sup> Med "universet" sikter jeg til alle saksbehandlere som har personskade og bilansvar som sitt felt.

<sup>149</sup> Jf. Hellevik: Sosiologisk metode, s. 68.

fagkunnskap ikke var et vilkår for å svare. Formålet var ikke å få ”riktige” svar, men å kartlegge eksisterende praksis.

### 3.2.1.3 Feilkilder og undersøkelsens verdi

Hvilken verdi undersøkelsen har er avhengig av i hvilken grad kravene til reliabilitet <sup>150</sup> og validitet <sup>151</sup> er oppfylt. Med reliabilitet menes om målingene er nøyaktige nok til å gi et pålitelig bilde av validiteten. Med validitet siktes det til om foreliggende data måler det en har ønsket å måle, og dermed setter rett fokus på problemstillingen.

Ved å ta metodiske hensyn i utformingen av skjemaet har jeg sikret en høyere reliabilitet. Det vil alltid forekomme tilfeldige feil og unøyaktigheter i de ulike leddene av måleprosessen, og feilkildene kan være mange.<sup>152</sup> De nevnte feilkildene er ikke uttømmende.

Den generelle feilmarginen som følge av den totale svarprosenten av det definerte univers, utgjør for skadevoldersiden 21 %, og for skadelidtesiden 27 %. Videre vil feilmarginen som oppgis for de enkelte delresultatene angi hvor mange prosent av respondentene som har besvart de enkelte spørsmålene. Feil som følge av inntasting av data kan også ha forekommet, selv om denne feilkilden har blitt redusert ved at alle data har blitt dobbeltsjekket. Usikkerhet kan ytterligere skyldes utelatte svar eller tolkning av enkelte svar.

---

<sup>150</sup> Hellevik, op. cit. s. 92.

<sup>151</sup> Hellevik, op. cit. s. 95.

<sup>152</sup> Hellevik, op. cit. s. 91.

### 3.2.2 Suppleringsmetodene

#### 3.2.2.1 Intervjuer

Under bearbeidingen av data fra hovedskjemaet viste det seg at det for enkelte emner var nødvendig med en nærmere utdyping og forklaring. Jeg valgte å intervju en erfaren advokat fra hver av sidene, samt å intervju en representant fra LTN.<sup>153</sup> I intervjuene utgjorde spørreskjemaet intervjuguiden, og utspørringen foregikk som en åpen samtale. Svarene ble på denne måten mer spontane. I mangel av ressurser ble det bare tre møteintervjuer, selv om disse til dels ga meg nyttig tilleggsinformasjon. To advokater fra skadelidtesiden ga i tillegg supplerende informasjon om praksis via telefon. En av feilkildene for intervjumetoden er at respondenten svarer det han tror forventes som svar. Denne feilkilden er trolig liten fordi en erfaren advokats svar neppe vil formes ut fra det en student forventer av svar.

#### 3.2.2.2 Observasjon

Observasjonen har foregått gjennom arbeid med personskaade i et forsikringsselskap i ca. ett år. Her har jeg tatt aktiv del i praksis omkring bal. § 7. En av farene ved selv å være en del av miljøet er at en ikke kan forholde seg objektiv i forhold til det som observeres. Feilkilden må anses som liten fordi jeg kun har vært i miljøet i ett år.

---

<sup>153</sup> Landsforeningen for trafikkskadde. LTN er i henhold til § 2 i vedtektene en partipolitisk nøytral organisasjon, hvis formål er å ivareta interessene til personer med alle typer ulykkesskader, etterlatte og pårørende overfor myndigheter, forsikringsselskaper, organisasjoner og andre.

### 3.3 Vilkårene

#### 3.3.1 Skyldkravet

For å finne nærmere ut av hvordan ”lite til last”-vurderingen skjer i praksis, tok jeg utgangspunkt i hvordan aktørene vektla de ulike momentene i skjønnsvurderingen.<sup>154</sup> Resultatene for momentene både på det generelle og det individuelle plan blir nedenfor presentert, før de blir drøftet og satt i et større rettslig perspektiv.

##### 3.3.1.1 Momentene i skyldvurderingen

I den generelle aktsomhetsvurderingen vil blant annet momenter som brudd på trafikkregler og skadeevne stå sentralt.

Alle de 65 deltakerne mener at *brudd på trafikkregler* er et relevant moment i vurderingen.<sup>155</sup> Av alle momentene ble dette også tillagt mest vekt. Antagelig er brudd på trafikkregler selve utgangspunktet for skyldvurderingen. I så måte samsvarer vektleggingen av momentet i praksis med de funnene jeg har gjort i rettspraksis. En advokat fra skadelidtesiden uttalte følgende:

”Når noen for eksempel har kjørt ut av veien, eller noen har kjørt i noen bakfra, eller andre trafikkregler er brutt, vil det være en presumsjon for at skadelidte er mer enn bare ‘lite å legge til last’. Skadelidte har ikke mye å gå på før skyldgrensen er overtrådt.”

En hypotese er at avkortningen konsentreres om hvor grove de enkelte trafikkregelbrudd er, og at rettsanvenderne sjelden foretar en ”kan”-vurdering. Dette vil jeg kartlegge nærmere i punkt 3.3.2.1.

---

<sup>154</sup> Spørsmål nr. 14 og nr. 15 i del III av undersøkelsen.

<sup>155</sup> Feilmarginen er 2 %.

*Skadeevnen* er et annet moment som kan komme inn ved en generell uaktsomhetsvurdering.<sup>156</sup> Resultatene viser at vektleggingen er variabel. Det er derfor vanskelig å trekke noen annen konklusjon enn at synet på momentets verdi er forskjellig.

For momentet "*alder*" var også svarene jevnt fordelt på skalaen. Noen av respondentene kommenterte i margin på spørreskjemaet at alder hadde stor betydning hvis det var tale om ungdommer, mens det hadde mindre eller liten vekt for øvrig. Gjennom observasjon har jeg erfart at rettsanvenderne er forsiktige med å avkorte der skadelidte er under 14 år. Årsaken er antagelig at man vil være forsiktig i forhold til selvskyldvnen. Retningslinjene fra forarbeidene har antagelig ikke så stor innflytelse.<sup>157</sup>

Hele 17 % svarte at momentet "*erfaring*" ikke har relevans i en skyldvurdering.<sup>158</sup> Når så mange hevdet at momentet ikke var relevant, ville jeg undersøke om det var forskjell i vektleggingen mellom de forskjellige grupperingene. Først undersøkte jeg om det var forskjeller i svarene mellom juristene og ikke-juristene. Hypotesen var at jurister gjennom studietiden blir *sosialisert*.<sup>159</sup> Jurister læres opp til å resonnere og vurdere rettsspørsmål på en lik måte.<sup>160</sup> Likevel fant jeg få forskjeller mellom disse gruppene. Mellom skadevoldersiden og skadelidtesiden var imidlertid vektleggingen forskjellig. De fleste på skadelidtesiden tilla momentet en del vekt, og det viste seg at det kun var skadevoldersiden som mente at momentet ikke var relevant. En mulig årsak til den forskjellige vektleggingen for de to sidene kan være at man blir preget av de ulike holdningene som er typiske for de to miljøene. På samme måte som Mathiesen hevder

---

<sup>156</sup> Feilmarginen er 8 %.

<sup>157</sup> Ot. prp. nr. 24 s. 28.

<sup>158</sup> Feilmarginen er 6 %.

<sup>159</sup> Med sosialisert siktes det her til juristenes opplæring til å tenke likt. Se Mathiesen: Retten i samfunnet, s. 163.



at man under rettsstudiet blir sosialisert til å resonnere på en bestemt måte, kan det hevdes at man også i skadelidte-miljøet og i skadevolder-miljøet blir lært opp til å tenke på en bestemt måte.<sup>161</sup> Observasjon av de to miljøene viser også at begge sider har ulike måter å vurdere saker på, men at holdningene innad i miljøene er mer like.

For ”*værforhold*”-momentet fordelte svarene seg jevnt på midten av vektskalaen. Av 63 respondenter var det 3 % som krysset av for at momentet ikke hadde relevans, og 3 % som ga momentet mest vekt.<sup>162</sup>

### 3.3.1.2 Skyldvurderingen fragmentert?

Generelt viser svarene at vektleggingen er fordelt jevnt på skalaen. Det tyder på at tolkningen og skjønnnsanvendelsen skjer på forskjellige måter avhengig av rettsanvenderen. For momentet ”erfaring” var det for eksempel stor forskjell i vektleggingen mellom skadevoldersiden og skadelidtesiden. Forskjellig regelforståelse og verdivurdering er tegn som kan tyde på rettslig fragmentering eller rettslig pluralisme.<sup>163</sup> En av årsakene kan være at det er få retningslinjer for lovtolkningen. Lovgiver har ikke kommet med mange generelle betraktninger, og Høyesterett har heller ikke kommet med noen generelle retningslinjer som forutsatt av lovgiver.<sup>164</sup> Ulik regelforståelse og verdibetraktninger kan medføre at tilnærmelsesvis like tilfeller av uaktsomhet ikke blir

---

<sup>160</sup> Mathiesen: op. cit. s.163-170.

<sup>161</sup> I.c.

<sup>162</sup> Feilmarginen er 5 %.

<sup>163</sup> Det finnes ingen entydig definisjon på begrepet ”rettslig pluralisme”. Ulike teoretikere har presisert og avgrenset begrepet på forskjellige måter i bl.a. boka *Retlig polycentri* (festskrift til Zahle) og i *Warwick: Legal pluralism. Towards a multicultural conception of law* (1999). Begrepet blir i denne oppgaven brukt for å gjøre enkelte refleksjoner basert på resultatene fra undersøkelsen. Med rettslig pluralisme siktes det i denne forbindelse til ulik tolkning og verdivurdering mellom grupper av rettsanvendere.

<sup>164</sup> Ot. prp. nr.24 s. 28.

behandlet likt. Det kan da være fare for den enkeltes rettssikkerhet.<sup>165</sup> Mathiesen er inne på denne problemstillingen i det han hevder at:

”[R]ettspluralismen kan, som allerede antydnet, føre til at svake grupper møter en saksbehandling som i enda større grad er uforutsigbar og underminerende for deres rettigheter.”<sup>166</sup>

På bakgrunn av samtaler ser det likevel ut til at rettssikkerhetsproblematikken ikke foruroliger skadelidtesiden. Det kan skyldes at avkortning kun er en forhandlingspost blant flere i den totale erstatningen, og at det viktigste for skadelidteadvokaten er å sikre klienten et godt oppgjør. Denne problemstillingen vil jeg komme nærmere inn på under punkt 4.3 og 4.4.

### 3.3.2 Retningslinjene for ”kan”-vurderingen

Mange av momentene som inngår i skyldvurderingen vil også være relevante når skyldforholdene på hver side skal vurderes, eller når skadelidtes skyld skal vurderes med henblikk på avkortningsgrad. Skyldgraden vil være relevant i en slik drøftelse, jf. punkt 2.3.3.1 om skylddifferansen. Resultatet fra undersøkelsen avdekker små forskjeller i vektleggingen av momentene for de to vurderingene. Vektleggingen av momentet ”skadelidtes økonomi” og ”personskadens omfang” er imidlertid interessant, og presenteres nedenfor.

---

<sup>165</sup> I Eckhoff: Rettfærdighet og rettssikkerhet, s. 390, blir lik bedømmelse av like tilfelle vurdert som et element i de mange rettssikkerhetsidealene. Boka tar riktignok opp begrepet i tilknytning til den offentlige forvaltning, men etter min mening har det overføringsverdi til saksbehandlingen etter bal. § 7 (1).

<sup>166</sup> Mathiesen: Retten i samfunnet, s. 183.

Hele 41 % av respondentene mener at momentet ”skadelidtes økonomi” ikke er relevant under ”kan”-vurderingen, og 14 % mener også at ”personskadens omfang” er irrelevant i denne vurderingen.

Det er i henhold til motivene andre forhold enn de rent konkrete ved selve ulykken som det skal tas hensyn til ved erstatningsoppgjøret, jf. punkt 2.3.3.2. om ”tilhøva elles”. Under ”kan”-drøftelsen er blant annet skadelidtes økonomi og personskadens omfang momenter som kan få betydning i rimelighetsbetraktningene.<sup>167</sup> Likevel viser praksis at få tillegger momentet noen særlig vekt. Når så få tillegger momentet vekt, kan det skyldes manglende lovforståelse. En annen hypotese er at det ikke sondres mellom de to vurderingene.

### 3.3.2.1 Sondres det mellom skyldvurderingen og ”kan”-vurderingen?

I undersøkelsen ble respondentene spurt om de skiller mellom skyldvurderingen og rimelighetsvurderingen etter bal. § 7 (1).<sup>168</sup> Totalt er det 68 % som skiller de to vurderingene fra hverandre.<sup>169</sup> Selv om mange av de samme momentene vil være relevante for begge drøftelsene, er det likevel viktig at de to drøftelsene holdes adskilt fordi vurderingstemaene er ulike.<sup>170</sup> Når hele 32 % ikke skiller mellom drøftelsene, kan det være en indikasjon på manglende lovforståelse. Rettsanvendernes lovforståelse vil bli nærmere kartlagt i punkt 3.6 om rettskildebruken.

---

<sup>167</sup> Ot. prp. nr. 24 (1959-60) s. 28-29.

<sup>168</sup> Spørsmål nr. 16 i del III.

<sup>169</sup> Feilmarginen er 11 %.

<sup>170</sup> Jf. del 1.

I samtale med en erfaren skadevolderadvokat ble det gitt uttrykk for at saksbehandlere som regel kun tar stilling til om skadelidte er mer enn bare ”lite å legge til last”. Han hevdet at det som regel blir avkortet når skyldkravet er oppfylt. Uttalelsen stemmer overens med observasjoner som har blitt gjort av miljøet. Det kan derfor tyde på at ”kan”-vurderingen ikke blir vektlagt i tilstrekkelig grad.

### 3.3.2.2 Blir hensynene bak skyldkravet tilstrekkelig ivaretatt?

Et av formålene med å ha skyldkravet ”mer enn lite å legge til last” var å gjøre aktsomhetsvurderingen mer elastisk.<sup>171</sup> Ved revurdering av skyldkravet i 1977 ble det fra erstatningslovsutvalget foreslått at erstatningen ikke skulle reduseres med mindre medvirkningen hadde vært forsettlig eller grov uaktsom.<sup>172</sup> Grunnen til lovendringsforslaget var at man ville bedre erstatningsvernet ved personskader.<sup>173</sup> En slik endring ville i følge komiteen heller ikke være betenkelig av preventive grunner.<sup>174</sup> Som tidligere nevnt under punkt 2.2 om hensynene er det omstridt hvorvidt prevensjons-hensynet har effekt ved personskader. Departementet avviser forslaget om å endre skyldkravet i Ot.prp. nr. 60 s. 37:

”Hvor stor forskjellen blir mellom ”grov” og mer enn ”liten” aktløyse vil bero på domstolenes skjønn og vil aldri behøve å bli avgjørende for utmålingen, siden det alltid er valgfrihet (fakultativt) for domstolen om skadelidtes medvirkning skal tillegges vekt og i tilfelle hvor stor. Dersom lovgiveren begrenser domstolenes adgang til fri utmåling etter rimelighet ved å innføre nye skjønnsmessige kriterier, slik som ”grov aktløyse”, vil det i praksis kunne utvikle seg et slags rettslig sirkelresonnement der medvirkningen blir karakterisert som ”grov” i tilfelle hvor retten finner det rimelig å sette erstatningen ned, men mindre enn grov hvor det ikke finnes rimelig. Dette er imidlertid i realiteten nettopp hva den valgfrie regel også i dag går ut på, selv om begrunnelsen for resultatet vil bli forskjellig formulert.”

---

<sup>171</sup> Innst. 1957 s. 42.

<sup>172</sup> NOU 1977:33 s. 39.

<sup>173</sup> I.c.

<sup>174</sup> I.c.

Departementet hevder at dersom skyldkravet er grov uaktsomhet, vil skyldnivået kunne bli ”lagt på strekk” for å få rimelige løsninger. Imidlertid viser undersøkelsen at det som regel bare er aktsomhetskravet som blir vurdert av forsikringsselskapene før en eventuell avkortning. Dessuten blir momenter som ”skadelidtes økonomi” og ”personskadens omfang” ikke vektlagt i noen særlig grad. Det kan dermed påstås at lovgivers forutsetninger ikke blir tilstrekkelig hensyntatt i praksis.

### 3.3.3 Oppsummering

Resultatene viser samlet sett at momentene i en skyldvurdering blir tillagt ulik vekt avhengig av rettsanvenderen. I tillegg viser svarene at skyldvilkåret ”lite til last” blir tillagt så stor vekt at ”kan”- vurderingen og rimelighetshensynene ikke får den betydning som lovgiver har forutsatt. I punkt 3.4 vil jeg ta for meg rettsvirkningene etter bal. § 7 (1). Hvordan avkortningsbeløpet fastsettes vil bli behandlet i punkt 3.4.1. Videre vil avkortningsposter som kan være aktuelle drøftes i punkt 3.4.2, og avkortningsfastsettelsen i praksis vil bli behandlet under punkt 3.5.1. For å kartlegge de reelle rettsanvenderens lovforståelse har jeg også undersøkt rettskildebruken i punkt 3.6. Hvem som tar stilling til vilkåret om årsakssammenheng mellom skaden/skadeomfanget er oppfylt for manglende bilbelte vil kunne gi et innblikk i hvordan årsaksvurderingen skjer i praksis. Dette temaet vil bli behandlet i punkt 3.7.

## 3.4 Rettsvirkninger

### 3.4.1 Hvordan avkortningsbeløpet fastsettes

Når det skal foretas en avkortning i skadelidtes erstatning etter bal. § 7 (1) er spørsmålet hvilken form avkortningsbeløpet skal få. I rettspraksis er hovedtendensen at erstatnings-

reduksjonen skjer i brøk eller i prosent, selv om det i forarbeidene fremgår at det kan være rimelig at avkortningen skjer ved en bestemt sum.<sup>175</sup>

I undersøkelsen ville jeg kartlegge om det er mest vanlig å avkorte i brøk, prosent eller ved sum. Generelt mener respondentene at det blir avkortet i prosent. Deretter avkortes det i følge respondentene mest i brøk. Resultatene samsvarer i så måte med de funnene jeg har gjort i rettspraksis. Nygaard uttrykker at avkortningen bør settes i grove brøker fordi vurderingen er så skjønnsmessig at det bør ses bort fra uvesentlige forhold.<sup>176</sup> Han anfører også at ulempen med å ikke vite brøken er at man ikke får vite hvor stor reduksjonen i erstatningen er.<sup>177</sup> Når det gjelder fastsetting av en bestemt avkortningssum, krysset hele 43 % av for at dette skjer i 0-24 % av sakene. Det er dermed minst vanlig at avkortningen fastsettes i sum. En av respondentene svarer:

”Det blir gjerne foreslått en prosent for avkortning, men ved uenighet blir det ofte forhandlet frem en sum som basis for et omforent sluttoppgjør.”

Det kan på basis av ovennevnte kommentar som samsvarer med intervjuer og observasjon, virke som om avkortningsformen er mindre viktig i et sluttoppgjør. En kartlegging av hvilke poster det avkortes i, og fremgangsmåten for vurderingen, kunne derfor forklare nærmere hvordan avkortningen skjer i praksis.

### 3.4.2 Avkortningsposter

Skadelidtes erstatning kan bestå av flere erstatningsposter. Etter skl. § 3-1 (1) skal erstatning for skade på person dekke lidt skade, tap i fremtidig erverv og utgifter som

---

<sup>175</sup> Ot. prp. nr. 24 s. 28

<sup>176</sup> Nygaard: Skade og ansvar, s. 380.

<sup>177</sup> I.c.

personskaden antas å påføre skadelidte i framtiden. Prinsippet er at skadelidte økonomisk sett skal stilles som om ulykken ikke hadde inntruffet.<sup>178</sup> Et slikt prinsipp bygger på gjenopprettelseshensynet.<sup>179</sup> Når avkortningen fastsettes i sum, brøk eller i en prosent i den reelle praksis, vil det være vesentlig for skadelidte å vite i hvilke erstatningsposter det kan skje en reduksjon. I den formelle retten er det hele erstatningsbeløpet som er gjenstand for avkortning. Jeg ville derfor i undersøkelsen kartlegge om det i den reelle retten skjer på en annen måte.<sup>180</sup>

Omtrent alle respondentene svarte at det i utgangspunktet kunne avkortes i alle erstatningsposter. Mange svarte også at det ikke avkortes i behandlingsutgifter i den første tiden etter ulykken. En av respondentene kom med en mulig årsaken til dette:

”Alle poster er gjenstand for avkortning, men det vises kulanse i forhold til utgifter som bidrar til å bedre skaden, og derved til å redusere skadelidtes plager og selskapets bruttoerstatning.”

Det kan også være at partene er forsiktige med å tilspisse erstatningssaken i initialfasen. Hensyn til forsikringsselskapets ”policy” har i henhold til enkelte respondenter også betydning for vurderingen av hvilke poster det blir avkortet i. Noen svarer for eksempel at det sjeldnere blir foretatt avkortning i det lidte tapet enn i fremtidstapet, fordi det skal tas hensyn til skadelidtes aktuelle økonomiske situasjon.

Når praksis for hvilke poster det avkortes i varierer noe, vil avkortningens økonomiske utfall kunne avhenge av hvilket selskap som behandler saken. Det vil i så fall være vanskelig for skadelidte å kunne forutberegne sin rettsstilling. Skadelidtes rettssikkerhet vil bli vurdert i punkt 4.3..

---

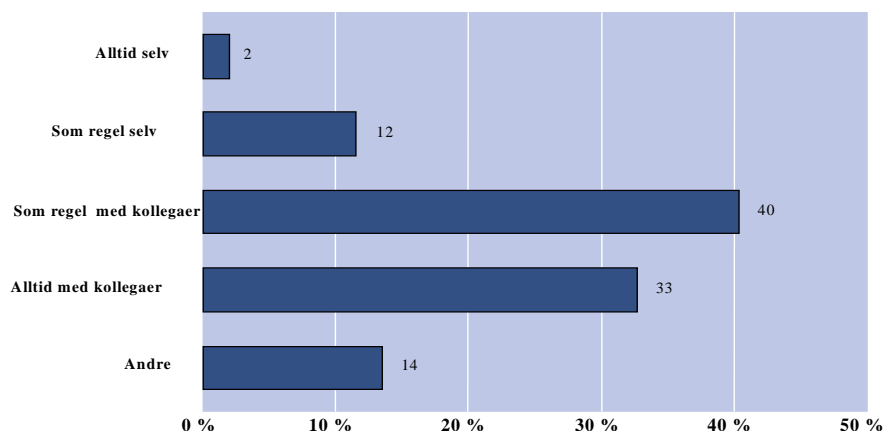
<sup>178</sup> Jf. punkt 1.1.

<sup>179</sup> Se Lødrup: Lærebok i erstatningsrett, s. 85-89 og Nygaard: Skade og ansvar, s. 19-20.

### 3.4.3 Hvem som tar stilling til avkortningsspørsmålet

Det er forsikringsselskapene som varsler og foretar en eventuell avkortning. Jeg ville derfor undersøke hvem som innad i forsikringsselskapene avgjør om det skal avkortes, og hvem det er som avgjør avkortningsgraden.<sup>181</sup> Tallmessig var svarene for de to spørsmålene omtrent like. På dette grunnlag presenteres kun en av tabellene:

**Tabell 1 Oversikt over hvem som avgjør om det skal avkortes**



Av tabellen fremgår det at de fleste saksbehandlerne avgjør om det skal avkortes i en sak og avkortningsgraden sammen med kollegaer. Hovedinntrykket gjennom samtaler og observasjon er også at denne vurderingen sjelden avgjøres av en saksbehandler alene.

I samtalene fikk jeg opplyst at de fleste store forsikringsselskapene har en eller annen form for fagassistanse når avkortningsspørsmålet skal avgjøres. Noen har en konsultasjonsplikt, andre har en fagnemd som saken innstilles til. Fagmøter om spørsmålet

---

<sup>180</sup> Spørsmål nr. 24 b).



blir også avholdt. Årsaken til en slik fremgangsmåte er antagelig at spørsmålet er vanskelig juridisk sett. Av de 66 saksbehandlerne som deltok i undersøkelsen, var det 43 % som ikke hadde juridisk bakgrunn. Uten juridisk bakgrunn vil en ikke ha de samme forutsetningene for en metodisk vurdering av bestemmelsen. I tillegg vil selskapet ha en enhetlig linje for praksis utad. I flere av spørreskjemaene fremgår det at hensynet til selskapets ”policy” er viktig i avveiningen.

Fremgangsmåten for avkortningsvurderingen er viktig for skadelidtes rettssikkerhet. Når en enkelt saksbehandler vurderer og avgjør en problemstilling om avkortning, vil det være større fare for at avgjørelsen skjer på feil grunnlag enn om det er flere som er involvert. Det er derfor rettssikkerhetsmessig betryggende at avgjørelsen som regel ikke tas av en saksbehandler alene. Likevel er det et behov for en viss kontroll med praksis. Skadelidteadvokatene vil kunne være et korrektiv til forsikringsselskapenes rettsanvendelse. I undersøkelsen ville jeg kartlegge den nærmere avkortningsfastsettelsen i praksis.

#### 3.4.4 Avkortningsfastsettelsen i praksis

I intervju med skadelidteadvokat A, B og C kom fremgangsmåten for avkortningsfastsettelsen klarere frem. Alle tre ga forholdsvis like opplysninger, som også stemte overens med kommentarer fra både skadelidte- og skadevoldersiden i undersøkelsen. Det er derfor grunn til å tro at opplysningene er pålitelige.

Forsikringsselskapene varsler først en avkortning eller en avkortningsgrad som skadelidteadvokaten som regel er uenig i. Likevel blir det ingen konflikt før partene nærmer

---

<sup>181</sup> Spørsmål nr. 10 og nr. 11 i undersøkelsen. 52 saksbehandlere besvarte begge spørsmålene, og dette gir en feilmargin på ca. 5 % i tillegg til den generelle måleusikkerheten.

seg sakens avslutning fordi partene vil bevare et godt forhandlingsklima. Avslutningsvis i en sak forhandles det frem en totalerstatning. I totalerstatningen blir reduksjon som følge av medvirkning et av mange forhold man må ta stilling til. Selv om det tidligere har blitt varslet avkortning i brøk eller prosent, er det totalsummen som i sluttoppgjøret er sentral.

Når sluttsummen blir det viktigste i oppgjøret mellom skadelidte og forsikringsselskapet, kan det være problematisk å finne ut hva som utgjør det aktuelle avkortningsbeløpet. Det kan også i ettertid være vanskelig å avgjøre om vurderingen av bal. § 7 (1) er rettskildemessig forankret, eller om det bare har blitt forhandlet frem en "rimelig" sum som totaloppgjør.

### 3.5 Rettskildebruk

På grunn av at bruk av rettsregler sier noe om lovforståelsen, ville jeg finne ut av hvor ofte de ulike rettskildene blir benyttet i avkortningsvurderingen.<sup>182</sup> Målet var å kartlegge i hvor stor grad avkortningsvurderingen har rettskildemessig forankring. For selv om bal. § 7 (1) er en skjønnsregel, må avgjørelsen være forankret i juridisk metode. Rettsregelen må tolkes i henhold til de relevante rettskildefaktorer,<sup>183</sup> og konklusjonen foretas når tolkningen blir anvendt på de foreliggende fakta, den blir subsumert.<sup>184</sup>

---

<sup>182</sup> Spørsmål nr. 23 i del V i spørreskjemaet.

<sup>183</sup> Med rettskildefaktorer sikter jeg til de ulike rettskildene som kan benyttes som argumenter for en rettslig løsning. Se Eckhoff/Helgesen: Rettskildelære, s. 22 flg.

<sup>184</sup> *ibid.* s. 32.

En lovtolkning vil være utgangspunktet for avkortningsvurderingen. 59 % av respondentene svarer at de alltid bruker loven, mens 21 % mener at lovteksten blir brukt i 75-99 % av tilfellene.<sup>185</sup>

38 % av respondentene bruker forarbeidene i 1-24 % av sakene.<sup>186</sup> Videre svarer 20 % at disse brukes i 25-49 % av tilfellene.

Når det gjelder høyesterettspraksis anvender 57 % rettskilden i over halvparten av tilfellene, mens 27 % alltid benytter høyesterettspraksis. Noen har i margin av spørreskjemaet uttrykt at det finnes få høyesterettsdommer, men at det alltid brukes der det finnes. Fordelingen på de ulike svaralternativene kan i en viss utstrekning derfor skyldes mangel på relevante dommer.

Det finnes mange flere underrettsdommer. Likevel svarer kun 9 % at de alltid benytter denne kilden. Hoveddelen av respondentene bruker underrettspraksis i mindre enn 50 % av sakene.

27 % benytter aldri EU/EØS praksis som en av rettskildene, og 73 % skriver at de aldri benytter utenlandsk rett.<sup>187</sup> EU/EØS-praksis er i henhold til svarene sjelden en relevant rettskilde i drøftelsen, mens utenlandsk rett omtrent aldri blir brukt.

---

<sup>185</sup> Feilmarginen er 3 %.

<sup>186</sup> Feilmarginen er 2 %.

<sup>187</sup> Feilmarginen er 5 %.

Elleve prosent tar alltid i bruk egenpraksis, mens 4 % aldri vil bruke tidligere egenpraksis.<sup>188</sup>

Når det gjelder reelle hensyn har 49 % krysset av for at de benytter kilden i over halvparten av avkortningssakene. 16 % av respondentene krysset av for at reelle hensyn alltid vil være med i drøftelsen.

Resultatene viser at alle rettskildefaktorene blir tatt i bruk, selv om *rettskildebruken* totalt sett er forholdsvis *beskjeden*. Lovteksten blir ikke benyttet i alle avkortningsdrøftelsene, og respondentene bruker også forarbeidene i liten grad. Undersøkelsen viser videre at få høyesterettsdommer på området ikke kompenseres med en større bruk av underrettspraksis. Reelle hensyn og tidligere egenpraksis er imidlertid forholdsvis sentrale kilder i drøftelsen.

En erfaren skadevolderadvokat uttrykte i et intervju at saksbehandlerne i forsikrings-selskapene ikke tar i bruk formelle rettskilder i noen særlig grad. Denne uttalelsen er i overensstemmelse med de ovennevnte resultatene fra undersøkelsen.

Den beskjedne rettskildebruken indikerer at avkortningsvurderingen etter bal. § 7 (1) antagelig skjer som en *ren skjønnsvurdering* uten rettslig forankring. Dermed vil det i ettertid være et problem å kartlegge hvordan rettsanvenderne har vurdert avkortningen etter bal. § 7 (1). Kjønstad hevder:

---

<sup>188</sup> Feilmarginen er 8 %.

”I erstatningsretten har ”aktuarjussen” ikke fått noen plass. Her er dommerens skjønn alfa og omega... Domstolenes erstatningsutmåling har undertiden preg av ”tenk på et tall”-metoden, og ofte kan det se ut som de ”slumper” seg frem til en bestemt erstatning.”<sup>189</sup>

Når rettsanvenderne skal vurdere avkortningen etter bal. § 7 (1) er det mye som tyder på at en manglende juridisk anvendelse av bal. § 7 (1) blir ”skjult” gjennom forhandlinger. En slik praksis er uheldig fordi en mer aktiv rettskildebruk kunne ha ført til en klarere lovforståelse, og en bevisstgjøring av den juridiske metoden. Når skjønnsvurderingen er mer lik fra sak til sak, vil også skadelidtes mulighet til å forutberegne sin rettsstilling bli større.

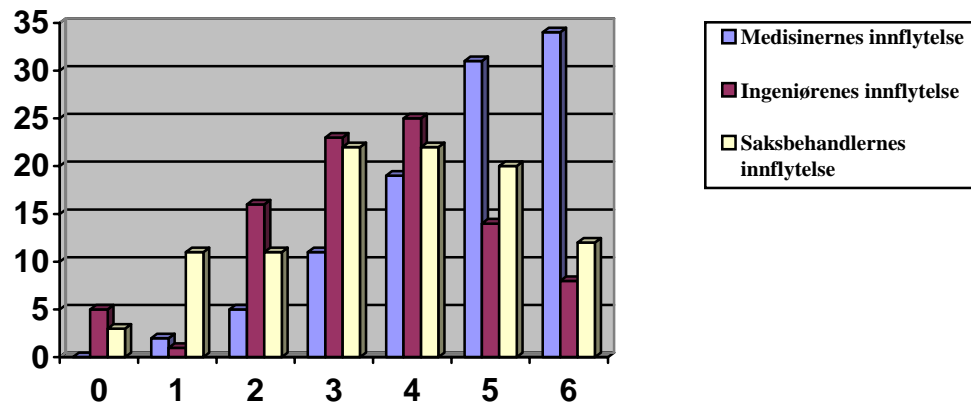
### 3.6 Bilbeltebruk og årsakssammenheng

I punkt 2.4.3 behandlet jeg årsakskravet for bal. § 7 (1). Et absolutt vilkår for å kunne avkorte er at det foreligger årsakssammenheng mellom medvirkningen og skaden/skadeomfanget. Spørsmålet er hvordan man i praksis kommer frem til at det foreligger årsakssammenheng, og hvem det er som tar denne avgjørelsen. I undersøkelsen skulle respondentene oppgi hvor stor betydning saksbehandlerne, de medisinske sakkyndige, og ingeniørfirmaer har i årsaksvurderingen.

---

<sup>189</sup> Kjønstad: Trygd og erstatning ved personskade, s. 83-84.

Tabell 2 Oversikt over hvor stor innflytelse aktørene har for årsaksvurderingen



**Forklaring av tabell:** X-aksen angir hvor stor innflytelse henholdsvis medisinerne, ingeniørene og saksbehandlerne har for årsaksvurderingen. Skalaen går fra 0 til 6, der 0 betyr ingen innflytelse og 6 betyr avgjørende innflytelse. Y-aksen angir hvor mange prosent som mener at medisinerne, ingeniørene og saksbehandlerne har den innflytelsen som x-aksen angir. Eksempel: 34 % hevder at medisinerne har avgjørende betydning for årsaksvurderingen. Feilmarginen er 2 % når det gjelder medisinerne og saksbehandlerne innflytelse, og 3 % for ingeniørenes innflytelse.

Søylene viser at det er de medisinske sakkyndige som har størst betydning for avgjørelsen. Gjennom samtaler og observasjon har det blitt opplyst at saksbehandlere noen ganger ber den medisinske sakkyndige om å vurdere årsakssammenhengen mellom skadeomfanget og manglende bilbelte. Spesialisten vil så ta stilling til hvilke medisinske konsekvenser manglende bilbelte har hatt. En medisinsk spesialist bekreftet at de enkelte ganger ble forespurt om å ta stilling til bilbeltes betydning for skadeomfanget. Ved slike tilfeller uttalte han at det medisinske menet med og uten bruk av bilbelte blir vurdert. Imidlertid fremgikk det av samtalen at vurderingen var mer av teknisk enn av medisinsk art. Når skaden for eksempel skjedde som følge av sammenstøt med front-ruten eller rattet, ville han vurdere årsakssammenheng for oppfylt. En jurist vil etter min mening kunne foreta en tilsvarende vurdering.

Ingeniørfirmaer blir ofte brukt av forsikringsselskapene til å vurdere fart og krefter som er involvert i en ulykke. Firmaene kan ved hjelp av avansert teknikk rekonstruere hendelsesforløpet og beregne omtrentlig fart. Når det gjelder vurdering av årsakssammenheng mellom skadeomfang og bilbeltebruk, har firmaene en viss innflytelse på vurderingen i henhold til undersøkelsen. Rekon ingeniørfirma oppga i samtale at de derimot ikke gjør direkte vurderinger om årsakssammenheng mellom ulykken og skadeomfanget.<sup>190</sup> I følge firmaet måtte en medisiner ta stilling til en slik vurdering. Likevel uttalte han at de kunne simulere hendelsesforløpet med og uten bilbelte. Det er derfor uklart hvorfor de ikke foretar en vurdering av årsakssammenheng.

Når det gjelder den faktiske årsakssammenhengen har alle en oppfatning av hva en årsaksvurdering innebærer. Det juridiske årsakskravet krever imidlertid at årsakssammenhengen har en viss kvalitet.<sup>191</sup> På dette grunnlag kan det være problematisk at andre enn jurister foretar årsaksvurderingen. Nygaard hevder derfor:

”Men det er viktig at juristen kjenner og presiserer overfor sakkunnige i andre fag kva som er dei *juridiske* krav til årsak og bevis. Elles kan det lett bli misforståingar og mistak. Ikkje slik at juristen skal presentera alle årsaksteoriar og bevisteoriar frå juridisk litteratur. Men eit visst minstemål av presisering av juridiske årsakskrav og beviskrav bør juristen gi til den han ber om sakkunnig utgreieing av årsaksspørsmålet.”<sup>192</sup>

Selv om det juridiske årsakskravet presiseres overfor den sakkyndige, kan det likevel være vanskelig for andre enn jurister å begripe hva det er som kreves. Selv har jeg erfart at enkelte medisinske sakkyndige har tatt stilling til årsakskravet ut fra en annen oppfatning av årsakssammenheng enn den juridiske. Det er derfor viktig at rettsanvenderne i ettertid er oppmerksomme på hva slags bakgrunn de som har vurdert årsakssammenhengen har. Imidlertid er det mange rettsanvendere som heller ikke har

---

<sup>190</sup> Samtale med Rekon ingeniørfirma 09.03.2004.

<sup>191</sup> Nygaard: Skade og ansvar, s. 317.

<sup>192</sup> Nygaard, Hagen og Nome: Årsak og bevis ved ansvar for skade, s. 13.

juridisk bakgrunn. Det vil derfor kunne være en fare at årsaksvurderingen skjer på feil grunnlag.



## 4 Samlede betraktninger

### 4.1 Innledning

I den videre fremstillingen vil jeg vurdere enkelte resultater fra undersøkelsen i en større rettslig sammenheng. Det vil blant annet settes fokus på skadelidtes rettsstilling. I punkt 4.2. vil skadelidtes behov for juridisk bistand bli drøftet, og i punkt 4.2 vil skadelidtes rettssikkerhet bli problematisert. Videre vil erstatningsforhandlingene bli vurdert i et rettssosiologisk perspektiv under punkt 4.4. Undersøkelsen skulle også kartlegge hvorvidt det har skjedd en standardisering av enkelte avkortningsformer. Temaet standardisering og hvilken innvirkning det har for skadelidtes rettsstilling vil bli drøftet under punkt 4.5.

### 4.2 Har skadelidte behov for juridisk bistand?

Skadelidte har som regel ingen forutsetninger for å kunne ta stilling til om en avkortning eller en avkortningsgrad er riktig, og han kan heller ikke vite om avgjørelsen bygger på et riktig rettsgrunnlag. Advokat Robertsen mener:

”[S]kadelidte opplever skadevoldersiden, dvs. forsikringsselskapet, med rette som en sterk...motpart.”<sup>193</sup>

Et forsikringsselskap vil ha økonomisk fordel av en høyest mulig avkortning, og i et tilfelle der skadelidte står alene mot forsikringsselskapets vurdering, kan det skje overtramp. Gjennom egen observasjon er det likevel mitt klare inntrykk at forsikringsselskapene ønsker å komme frem til et mest mulig riktig resultat.

---

<sup>193</sup> Robertsen: Lov og Rett 1993, s. 332-353, ”Saksbehandling og erstatning i personskadesaker, herunder nakkeslengskader, s. 337.

Skadelidtes manglende forutsetninger for å vurdere sin rettsstilling på området nødvendiggjør juridisk bistand. De fleste selskapene dekker rimelige og nødvendige utgifter til slik rettshjelp i henhold til skl. § 3-1. Saksbehandlerne vil etter det opplyste som regel anbefale skadelidte å få juridisk hjelp i slike saker. Veiledningen om rettshjelp begrunnes med et ønske om å få et riktig oppgjør, i tillegg til at mangel på juridisk bistand reduserer risikoen for gjenopptak etter avtl. § 36. Skadelidteadvokaten vil utgjøre motvekten til forsikringsselskapet i oppgjøret, og kan fungere som et korrektiv til forsikringsselskapenes praksis. I følge flere skadelidteadvokater er faren for et dårligere oppgjør større når skadelidte ikke er representert ved advokat. Advokaten har også som regel et bedre utgangspunkt og tyngde ved forhandlinger.

I de tilfellene der skadelidte har fått informasjon om muligheten for advokathjelp, vil det for øvrig finnes enkelte andre terskler som gjør det vanskelig for skadelidte å få advokathjelp. For enkelte vil det å oppsøke en advokat i seg selv være en barriere å overstige. Advokaten kan i mange tilfeller anses som en fjern og eksklusiv yrkesgruppe.<sup>194</sup> I tillegg har skadelidte som regel lite ressurser. Advokat Bhoelke mener:

”[I] de fleste tilfeller har nok skadelidte en god sak. Det blir imidlertid smått med ressurser å sette inn i et skadeoppgjør når de daglige smertene bryter ned ethvert overskudd, ikke minst til å gjennomføre en rettsak. Dette gjør de skadelidte til en ytterst utsatt gruppe.”<sup>195</sup>

Eskeland og Finne har i sin rettshjelpsundersøkelse kommet frem til at det kreves fysisk og psykisk overskudd for å fremsette selv enkle juridiske krav.<sup>196</sup> Dersom ikke skadelidte blir orientert om muligheten for rettshjelp, er det lite trolig at skadelidte selv vil søke juridisk hjelp.

---

<sup>194</sup> Jf. Mathiesen: Retten i samfunnet, s. 50.

<sup>195</sup> Bhoelke: Lov og Rett 1998 s. 1-2, ”Personskade-invaliditetsgrad og rettssikkerhet”, s. 2.

<sup>196</sup> Eskeland og Finne: Jussens Venner 1973 s 61-104 , ”Almenhetens behov for rettshjelp”, s. 98.

Det er i tillegg innfløkt å orientere seg i advokatmengden, og det kan være vanskelig å finne en advokat som er spesialist på området. LTN har imidlertid laget en slags ekspertliste over de advokater som har den nødvendige erfaring med personskader. Dersom skadelidte tar kontakt med foreningen, vil han få veiledning om hvilke advokater som kan være aktuelle for den aktuelle sak. Skal denne bistanden være tilgjengelig for skadelidte, forutsetter det kunnskap om muligheten.

#### 4.3 Skadelidtes rettssikkerhet

Prinsippet om at like tilfeller skal behandles likt er en del av rettssikkerhetsidealet.<sup>197</sup> I punkt 3.4.2 om avkortningsposter fremgikk det at det er forskjeller på hvor ”snille” forsikringsselskapene er når det gjelder hvilke poster det avkortes i. I tillegg er det noen forsikringsselskaper som avkorter helt fra erstatningssaken begynnelse, mens andre er mer tilbakeholdne med å avkorte i initialfasen etter en trafikkulykke. Dermed kan skadelidte være ”heldig” å få en mindre avkortning i et selskap enn i et annet. Selv om utgangspunktet i henhold til alle dommer om bal. § 7 (1) er at det kan avkortes i hele erstatningen, vil det være uheldig at det i praksis ikke alltid foretas en lik behandling.

Resultatene fra vektleggingen av de ulike momentene viser tendenser til rettslig fragmentering, jf. punkt 3.3.1.2. Likevel fremgår det gjennom samtaler og observasjon at de fleste skadelidteadvokatene ikke synes at avkortningspraksis etter bal. § 7 (1) er problematisk. En av årsakene kan være at erstatningsoppgjøret preges av forhandlinger. En dyktig advokat vil for eksempel kunne forhandle seg frem til en erstatningssum som totalt sett vil være tilfredsstillende for hans klient. Når hovedfokus blir rettet mot en oppgjørssum, blir den generelle avkortningspraksisen mindre viktig. Det vil kanskje være en fordel for enkelte klienter, men en slik praksis kan også føre til at skadelidtes

generelle rettsstilling blir mindre vektlagt. Når praktiseringen av bal. § 7 (1) kun blir en forhandlingspost, vil praksis rundt bal. § 7 (1) kunne uttrykke latente og manifeste funksjoner.<sup>198</sup>

#### 4.4 Forhandlingene sett i et rettsosnologisk perspektiv

Når få saker etter bal. § 7 (1) ender i rettssystemet, vil den reelle kontrollen med avkortnings praksis være minimal. Skadelidteadvokaten vil kunne være et korrektiv. Forhandlingenes sentrale plass gjør kanskje korrektivet mindre effektivt enn det ideelt sett kunne vært. Denne reelle praksis vil dermed kunne uttrykke latente og manifeste funksjoner.

Den reelle praksis vil være latente funksjoner i forhold til lovgiver, i form av at lovgiver forventer at avkortningsvurderingen etter bal. § 7 (1) skjer i henhold til juridisk metode. I stedet blir avkortningssummen en forhandlingspost i et erstatningsoppgjør som preges av kompromisser. Denne praktiseringen vil antagelig fremstå som utilsiktet og uerkjent av lovgiver, fordi lovgiver ikke har innsikt i den reelle praksis.

For de reelle rettsanvenderne vil denne praktiseringsformen fremstå som manifeste funksjoner. Forhandlinger kan fra både skadelidtesiden og skadevoldersidens synsvinkel være fordelaktig, fordi de kan komme frem til et økonomisk erstatningsoppgjør som totalt sett fremstår som rimelig for begge parter. Fremgangsmåten for vurderingen blir

---

<sup>197</sup> Jf. Eckhoff: Rettferdighet og rettssikkerhet, s. 390.

<sup>198</sup> Robert K Merton som introduserte begrepene oppstilte til krav for at det skal foreligge *manifeste funksjoner*. I "social theory and social structure" s. 105 hevder han at "Manifest functions are those objective consequences contributing to the adjustment or adaption of the system which are intended and recognized by participants in the system." *Latente funksjoner* er i henhold til Merton virkninger "which are neither intended nor recognized".

dermed mindre viktig. Faren ved en slik praksis er at rettskildene blir mindre viktig, noe som også resultatene fra undersøkelsen viser.

#### 4.5 Standardisering

Et annet tema for spørreundersøkelsen var standardisering av avkortning for enkelte medvirkningshandlinger. Jeg ville finne ut av om det i praksis blir benyttet standard-avkortninger for enkelte former for uaktsom opptreden, og i tillegg ville jeg undersøke spesielt om standardisering av manglende bilbeltebruk.

Et flertall på 67 % mener at det ikke er en tendens til å standardisere enkelte former for avkortning.<sup>199</sup> Hele 22 % av respondentene krysset imidlertid av for ”vet ikke”-alternativet. Av de 33 % som mener at det er en tendens til å standardisere visse former for medvirkning, er det enkelte som har svart på oppfølgingsspørsmålet om hvilke former for medvirkning det i så fall dreier seg om. Standardisering av uforklarlige utforkjøringer til høyre med en avkortning på 1/4, og uforklarlige utforkjøringer til venstre med 1/3 blir fremhevet av flere av respondentene.

Det er mange flere som mener at det i den reelle praksis har skjedd en standardisering av manglende bilbeltebruk. Hele 83 % svarer at det er riktig at manglende bilbeltebruk er standardisert når kravet til årsakssammenheng er oppfylt.<sup>200</sup> De fleste mener også at avkortningsgraden er standardisert til 1/4.

Resultatene viser at det er forskjellige oppfatninger når det gjelder temaet standardisering. Det er også uenighet om hvilke former for medvirkning som eventuelt er

---

<sup>199</sup> Spørsmål nr. 20. Feilmarginen er 23 %.

<sup>200</sup> Feilmarginen er på 8 %.

standardisert. Svarene fra skadelidtesiden og skadevoldersiden skiller seg fra hverandre. Ingen fra skadelidtesiden hevder at det er en tendens til å standardisere.

Noen kommentarer fra undersøkelsen:

”Man kan aldri få standardiserte avkortningsformer. Hver sak må vurderes for seg. Analoge saker bør imidlertid bedømmes mest mulig likt.”

”Standardisering er ikke vedtatt - det blir i bilansvarsloven forutsatt en konkret og individuell vurdering i den enkelte sak. Nemd-avgjørelser kan lett danne ‘skole’ og bli oppfattet som en standardisering. Det er feil - ellers forlater vi et grunnprinsipp i erstatningsretten om konkret og individuell utmåling.”

En problemstilling er om standardisering er til fordel ell er et gode eller onde for skadelidte. I dag er det kun utmålingen av erstatning for yrkesskader som er standardisert, jf. Standardiseringsforskrift datert 21. desember 1990 nr. 1027, jf. yrkesskedeforsikringsloven § 13 (2). Med modellen for standardisert yrkesskade som bakgrunn, er det lagt til rette for en standardisering generelt av erstatningsretten.<sup>201</sup> Antagelig vil det likevel ta lang tid før nye standardiseringer blir endelig vedtatt.

Standardisering av visse former for avkortning har ennå ikke blitt vurdert. Det er vanskelig å fastsette en standardisert avkortningsgrad, fordi hvert tilfelle vurderes individuelt. Enkelte utgangspunkter kan etter min mening være mulig å fastsette, og en slik fremgangsmåte kan også være til *skadelidtes fordel*. Lødrup hevder:

”Men når jeg - på det nåværende standpunkt - heller i favør av en revidert modell av den som oppstilles i yrkesskedeforskriften, skyldes det i tillegg til de momenter jeg har trukket frem følgende forhold: Det overveiende antall oppgjør skjer av forsikringsselskapenes skadebehandlere - de havner ikke i domstolene med den offentlighet det innebærer. Selv om det utvilsomt er slik at

---

<sup>201</sup> Jf. NOU 1994:20 s.152.

de følger de retningslinjer som ligger i rettspraksis, blir det i praksis adskillig kjøpslåing og kompromisser underveis - det er helhetsresultatet i kroner og øre som betyr noe; ikke størrelsen av enkeltpostene. Dette betyr igjen at det er viktig at skadelidte har en kyndig veileder og hjelper, og eventuell styrke og energi til å gå til domstolene hvis tilbudet fra forsikringsselskapet ikke er godt nok.<sup>202</sup>

Ved å ha enkelte utgangspunkter for avkortningsvurderingen, vil ikke den endelige erstatningsutbetalingen være avhengig av den juridiske bistanden som ytes, eller av hvilken saksbehandler eller forsikringsselskap skadelidte må forholde seg til. Det kan derfor hevdes at en standardisering vil fremme skadelidtes rettssikkerhet.

En problemstilling er hvorfor skadelidtesiden generelt er i mot standardisering hvis det kan styrke skadelidtes rettssikkerhet. En årsak kan være at den individuelle utmålingen ved en slik ordning går tapt, og at man dermed er redd for at erstatningsbeløpet kan bli redusert. Advokatene på skadelidtesiden ønsker først og fremst å sikre sine klienter best mulig oppgjør. Avkortning inngår som en forhandlingspost blant flere i et totaloppgjør, og fokus blir dermed rettet mot et kronebeløp. Skadelidtes generelle rettstilling i et større perspektiv blir dermed mindre viktig. Når sakene på denne måten løses i minnelighet, vil også få saker ende i rettssystemet. Faren for det maksimale tap blir dermed unngått. Aubert kaller dette for ”minimax prinsippet” i det han blant annet påstår at:

”[e]n dom innebærer at partene har overlatt avviklingen av tvisten til en tredje instans, og dette medfører risiko for maksimalt tap på den ene siden. Folk er vanligvis lite innstilt på å ta den risikoen som ligger i å fraskrive seg enhver disposisjonsrett over sakens gjenstand. Her ligger et viktig motiv til å velge forhandlings- og forliksmetode fremfor dom.”<sup>203</sup>

Få dommer innebærer imidlertid at det blir ennå færre retningslinjer for den juridiske vurderingen etter bal. § 7 (1).

---

<sup>202</sup> Lødrup: Festschrift til Bertil Bengtsson, s. 367.

<sup>203</sup> Aubert: Rettssosiologi s. 117

#### 4.6 Sammenfatning

Erstatningslovutvalget fremmet i 1977 forslag om å endre skyldkravet i bal. § 7 (1) til kun å omfatte grovt uaktsomme eller forsettlige handlinger.<sup>204</sup> Sosiale og humanitære hensyn begrunnet en mer liberal holdning ovenfor skadelidte ved personskader.<sup>205</sup> Departementet endret imidlertid ikke skyldkravet "lite til last" av to hovedgrunner.<sup>206</sup> Den ene var at rettsanvenderne i "kan"-vurderingen uansett kan komme frem til rimelige løsninger, fordi det ikke automatisk må avkortes selv om skyldvilkåret er oppfylt.<sup>207</sup> Den andre grunnen var prevensjonshensynets effekt.<sup>208</sup> Etter min mening mangler departementets argumenter tyngde. For det første er prevensjonshensynets effekt ved personskader omstridt.<sup>209</sup> For det andre viser analysen at mange rettsanvenderne i praksis ikke sonderer mellom skyldvurderingen og "kan"-vurderingen. Skylddrøftelsen blir derfor i mange tilfeller avgjørende for avkortningsvurderingen. Sosiale hensyn blir imidlertid lite vektlagt.

Analysen viser også tegn på en rettslig fragmentering for skyldvurderingen. Det er dermed en fare for at like tilfeller av uaktsomhet ikke blir behandlet likt. Forskjellsbehandling av skadelidte skjer også som følge av ulik avkortningspraksis i forsikringsselskapene. Det kan derfor problematiseres hvorvidt skadelidtes rettssikkerhet når det gjelder forutberegnelighet og likebehandling, er tilfredsstillende sikret ved dagens praksis.

De reelle rettsanvendernes beskjedne rettskildebruk skyldes antagelig forhandlingenes sentrale plass i erstatningsoppgjøret. Rettsanvendelsen blir da mindre viktig enn det

---

<sup>204</sup> NOU 1977:33.

<sup>205</sup> Jf. NOU 1977:33 s. 38.

<sup>206</sup> Ot. prp. nr. 60 s. 37.

<sup>207</sup> I.c.

<sup>208</sup> I.c.

<sup>209</sup> Jf. punkt 2.2.

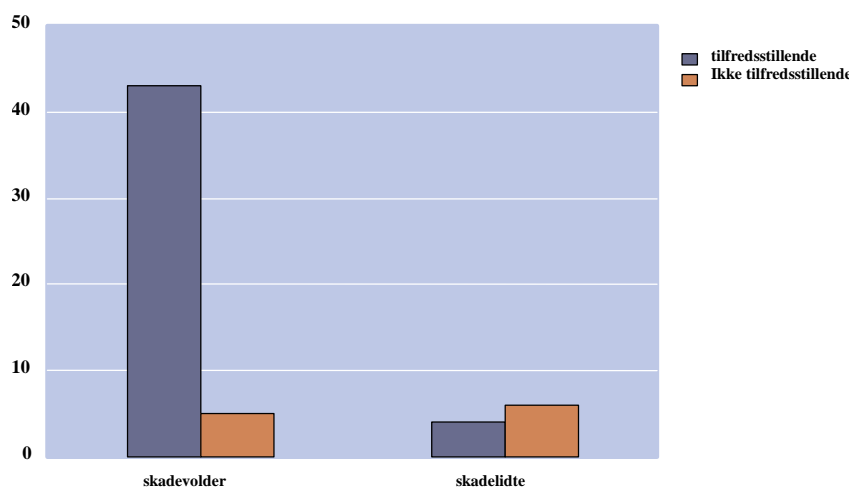


totale økonomiske oppgjøret. Skadelidtes generelle rettsstilling blir følgelig dårligere, blant annet fordi avkortningsbeløpet vil avhenge av advokatens forhandlingsevne.

#### 4.7 Tilfredsstillende praksis?

Avslutningsvis i undersøkelsen ville jeg avdekke i hvilken grad partene er fornøyde med praksis for avkortning etter bal. § 7:<sup>210</sup>

Tabell 3 Oversikt over aktørenes tilfredshet



Som vi ser av figurene er det prosentvis flere på skadelidtesiden som ikke er fornøyde med praksis.<sup>211</sup>

Respondentene mener følgende kan forbedres med dagens praksis:

”Mer enhetlig praksis, flere retningslinjer”

<sup>210</sup> Spørsmål nr. 25 og nr. 26 i spørreskjemaet.

<sup>211</sup> Feilmarginen er 12 %.

”Det kunne med fordel vært flere domsavgjørelser, derav høyesterettsdommer. Forsikringsselskapene bør ha en mest mulig ensartet praksis slik at ”like” tilfeller behandles likt, dvs. konsekvent behandling uavhengig av om eller hvilken advokat skadelidte engasjerer.”

”Vurderingene bør gjøres enklere for selskapene og mer forutsigbart for erstatningsberettigede.”

”Det er vanskelig for skadelidte å forholde seg til den skjønnsbaserte regelen. Forutberegneligheten til skadelidte burde vært større.”

De fleste svarer at det som kan forbedres med praksis er å gjøre den mer enhetlig og forutberegnelig for skadelidte.

En måte å gjøre praksis mer enhetlig på, er å øke kunnskapsnivået. En av respondentene skriver:

”En forbedring kunne være å ha mer kursing om temaet slik at saksbehandlerne ble bedre kjent med rettspraksis, forarbeider, teori, osv.. Dette kan sikre et mer bevisst forhold til temaet slik at det ikke bare er ”selskapspraksis” uten at hver saksbehandler har et bevisst forhold til regelen.”

Ved å øke kunnskapsnivået om regelen vil den reelle praksis bli mer rettslig forankret. Det kan igjen føre til en mer bevisst holdning til regelanvendelsen.

Selv om kunnskapsnivået om bal. § 7 (1) økes, vil det likevel være begrenset med retningslinjer for skyldkravet og skønnsvurderingen. Det er usikkert i hvilken grad flere høyesterettsavgjørelser vil tilføre flere generelle retningslinjer om bal. § 7 (1). Høyesteretts hovedoppgave er å avgjøre individuelle saker, og dommerne er derfor ikke nødt til å komme med generelle utsagn om regelanvendelsen.<sup>212</sup> Dersom dagens praksis skal forandres, vil det derfor være mest hensiktsmessig at lovgiver endrer regelen.

For å gjøre praksis mer enhetlig kan man for eksempel standardisere visse avkortningsformer. Dermed vil de reelle rettsanvenderne ha et utgangspunkt for avkortningsvu-

---

<sup>212</sup> Jf. Eckhoff/Helgesen: Rettskildelære, s. 200.

rderingen. Avgjørelsen av skadelidtes uaktsomhet vil i så fall ikke være like avhengig av hvem som foretar vurderingen. Skadelidte vil da få større mulighet til å kontrollere om vurderingen av egen uaktsomhet har skjedd i henhold til retningslinjene uten å ha juridisk bakgrunn. Behovet for juridisk bistand vil dermed bli mindre. Imidlertid vil det være vanskelig å utforme slike utgangspunkter, fordi spekteret av medvirknings-handlinger er vidt og ikke utømmende.

Det vil være lettere å gjeninnføre grov uaktsomhet som skyldvilkår. Det er mye retts-praksis og retningslinjer for hva skyldkravet ”grov uaktsomhet” innebærer, og den retts-lige vurderingen ville dermed bli enklere og kanskje mer enhetlig. Dersom terskelen for avkortning er høyere, vil også skadelidtes vern bli bedre. Slik praksis er i dag skal det ikke stor grad av skyld til før avkortning kan bli aktuelt. Målsettingen med det nordiske samarbeidet ved bilansvarslovens tilblivelse å få en mer enhetlig praksis.<sup>213</sup> I både svensk, dansk og finsk rett er skyldvilkåret for tilsvarende bestemmelser grov uaktsomhet ved personskader. Hensynet til en enhetlig nordisk praksis tilsier derfor at vi også i norsk rett bør heve skyldterskelen ved personskader.

Det er imidlertid ingenting som tyder på at lovgiver kommer til å endre skyldkravet i bal. § 7 (1). Skyldkravet ”lite å legge til last” ble ved lovendring nr. 31/1999 også innført i jernbaneansvarsloven<sup>214</sup> § 12. Skyldkravet i bal. § 7 (1) er derfor ikke lenger unikt i erstatningsretten. I punkt 3.5 i Ot. prp. nr. 28 (1998-1999) fremgår det at ingen av høringsinstansene deriblant Den Norske Advokatforeningen gikk i mot forslaget om å endre skyldkravet. Det ser derfor ut til at skyldkravet blir vurdert som egnet.

---

<sup>213</sup> Jf. punkt 1.3.

<sup>214</sup> Lov av 10. juni 1977 nr. 73.

## **5 Referanseliste**

### **Lover**

Lov av 31. mai 1918 nr. 4, Lov om avslutning av avtaler, om fullmakt og om ugyldige viljeserklæringer

Lov 26. februar 1926, Motorvognloven

Lov av 3. februar 1961, Lov om ansvar for skade som motorvogn fører

Lov av 18. juni 1965 nr. 4, Vegtrafikkloven

Lov av 13. juni 1969 nr. 26, Lov om skadeserstatning

Lov av 10. juni 1977 nr. 73, Jernbaneansvarsloven

### **Forskrifter**

Forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring av motorvogn, fastsatt av Samferdselsdepartementet 21. september 1979 med hjemmel i vtrl. § 23 a)

Forskrift om standardisert erstatning etter lov om yrkesskadeborsikring av 21. desember 1990 nr. 1027

### **Utenlandske lover**

Trafikförsikringslagen av den 26. juni 1959 (279/1959)

Trafikskadelagen (1975:1410)

Færdselsloven, lovbekendtgørelse nr 712 af 2. august 2001 (med senere ændringer)

### **Litteratur**

Andresen, Ole, Terje Bryn og Bjørn Engström: *Bilansvaret*, Oslo: Tano, 1990

Aubert, Vilhelm: *Retts sosiologi*, Oslo: Universitetsforlaget, 1982

Bhoelke, Knut: *Personskade - invaliditetsgrad og rettssikkerhet*, Lov og Rett 1998, s.1-2

- Blume, Peter og Hanne Petersen (red.): *Retlig polycentri*: festskrift til Henrik Zahle, København: Retsvidenskabeligt Institut B: Akademisk Forlag, 1993
- Eckhoff, Torstein (ved Jan Helgesen): *Rettskildelære*, 5.utg, Oslo: Universitetsforlaget, 2001
- Eskeland, Ståle, Just Finne: *Almenhetens behov for rettshjelp*, Jussens Venner 1973, s. 69-104
- Fleischer, Carl August: *Rettskilder og juridisk metode*, Oslo: Ad Notam Gyldendal, 1998
- Gundersen, Elin Rødde: *Avkortning i erstatningen når forsikringstilfellet er fremkalt ved grov uaktsomhet. Foredrag holdt på foreningens medlemsmøte 19. oktober 2000*, Norsk forsikringsjuridisk forenings publikasjoner nr. 77
- Hellevik, Ottar: *Sosiologisk metode*, 2.utg, Oslo: Universitetsforlaget, 1995
- Kjønstad, Asbjørn: *Trygd og erstatning ved personskade: utviklingslinjer, utbredelse og ulikheter*, Oslo: Universitetsforlaget, 1977
- Lødrup, Peter: *Lærebok i erstatningsrett*, 4.utg, Oslo: Peter Lødrup, 1999
- Lødrup, Peter: *Standarderstatninger i norsk rett*, Festskrift til Bertil Bengtsson, Stockholm: Nerenius & Santenius, 1993, [s. 351-370]
- Mathiesen, Thomas: *Retten i samfunnet*, 3. utg, Oslo: Pax, 1997
- Merton, Robert K: *Social theory and social structure*, New York: The Free Press, 1968
- Mordal, Tove L.: *Som man spør, får man svar: arbeid med survey-opplegg*, 2.utg, Oslo: Universitetsforlaget, 2000
- Nygaard, Nils: *Skade og ansvar*, 5.utg, Bergen: Universitetsforlaget, 2000
- Nygaard, Nils: *Bilansvar*, Bergen: Alma Mater, 1990
- Nygaard, Nils: *Aktløysevurderinga i norsk rettspraksis*, Bergen: Universitetsforlaget, 1974
- Nygaard, Nils, Hagen Ole og Nome Siril: *Årsak og bevis ved ansvar for skade*, Bergen/Oslo: Universitetsforlaget AS, 1986
- Robson, Colin: *Real World Research*, Oxford, 1993

Robertsen, Robert: *Saksbehandling og erstatning i personskadesaker, herunder nakkeslengskader*, Lov og Rett 1993, s. 332-353

Ryel, Marius: *Skadelidtes medvirkning. Omkring den nye § 5-1 i Lov om skadeserstatning og Straffelovens ikrafttredelseslov § 25*, Jussens Venner 1985, s.187-264

Warwick, Tie: *Legal pluralism: towards a multicultural conception of law*, Aldershot: Ashgate, 1999

### **Offentlige dokumenter**

NOU 1977:33 Om endringer i erstatningslovgivningen

NOU 1987:4 Standardisert erstatning til barn, Innstilling fra arbeidsgruppen...

NOU 1994: 20 Personskadeerstatning

Innst. 1957 Innstilling om revisjon av reglene om motorvognansvaret fra Motorvognansvarskomiteen av 1951, avgitt i april 1957

Innst. O. II (1960-1961), Tilråding frå den auka justisnemda om lov om andsvaret for skade som motorvogner gjer

Innst. 1964 I: Innstilling om ny lov om Erstatningsansvar for skade voldt av barn og ungdom m.m., Innstilling I, Oslo 1964

Innst. O. nr. 19 (1987-88), Innstilling fra justiskomiteen om lov om endringer i skades erstatningsloven

Ot. prp. nr. 24 (1959-1960) Om lov om erstatning for skade voldt av motorkjøretøy

Ot. prp. nr. 60 (1980-1981) Om lov om endringer i erstatningslovgivningen for så vidt gjelder lempning av erstatningsansvar m.m.

Ot. prp. nr. 28 (1998-1999) Om lov om endring i lov 10. juni 1977 nr. 73 om jernbaneansvar overfor reisende (jernbaneansvarslova)

Ot. prp. nr. 26 (1999-2000) Om lov om endring i lov av 18.juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk og i enkelte andre lover.

Ot. prp. nr. 67 (2000-2001) Om lov om endringer i lov 3. februar om ansvar for skade som motorvognør gjer

### **Muntlige kilder**

Samtale med advokatfirmaet Riisa & Co  
Samtale med advokatfirmaet Terje Scavenius  
Samtale med advokat Kjell Inge Ambjørndalen  
Samtale med advokat Helge Husebye Haug  
Samtale med Landsforeningen for trafikkskadde  
Samtale med Beate Kronem i Lovdata  
Samtale med redaktøren i Rettens Gang  
Samtale med professor dr. juris Nils Nygaard  
Samtale med Rekon ingeniørfirma  
Samtale med Friskvernklubben AS

### **Elektroniske kilder (Internett)**

Veitrafikkulykker 2002, Statistisk sentralbyrå,  
URL: [http://www.ssb.no/emner/10/12/20/nos\\_veitrafikk/nos\\_c695/tab2002/7.html](http://www.ssb.no/emner/10/12/20/nos_veitrafikk/nos_c695/tab2002/7.html)  
[sitert 19.02.2004]

Fakta om risiko og fakta om bilbeltebruk, Statens vegvesen, VRL:  
<http://www.vegvesen.no/bilbelte/fakta.stm> [sitert 19.02.2004]

### **Domsregister**

Rettstidende (Rt):

Rt. 1965 s. 1115	<i>Klatre</i>
Rt. 1966 s. 886	<i>Olstad</i>
Rt. 1968 s. 520	<i>Aarø</i>
Rt. 1969 s. 51	<i>Bjerkomp</i>

Rt. 1969 s. 405	<i>Brattøra</i>
Rt.1970 s. 1235	
Rt. 1972 s.1241	<i>Trøseid</i>
Rt. 1974 s. 813	<i>Gundersen</i>
Rt. 1975 s. 264	<i>Solberg</i>
Rt. 1977 s. 126	<i>Henriksen</i>
Rt. 1984 s. 1246	<i>Bilfører</i>
Rt. 1986 s. 543	
Rt. 1989 s. 1318	<i>Testament</i>
Rt. 1992 s. 64	<i>P-pille II</i>
Rt. 1993 s. 1524	<i>Ølberg</i>
Rt. 1994 s. 1440	<i>Hansen</i>
Rt. 1994 s. 1461	
Rt. 1995 s. 1641	
Rt. 1997 s. 1	<i>Rossnes</i>
Rt. 1998 s. 1565	<i>Lie</i>
Rt. 2000 s. 418	<i>Thelle</i>
Rt. 2000 s. 1811	<i>Finanger</i>
Rt. 2001 s. 320	<i>Nilsen</i>
Rt. 2003 s. 433	<i>Sykkel</i>
Rt. 2003 s. 557	

Rettens Gang (RG)/Upubliserte underrettsavgjørelser:

RG 1964 s. 159	<i>Embretsen</i>
RG 1968 s. 668	
RG 1970 s. 592	
RG 1970 s. 670	
RG 1973 s. 538	



RG 1974 s. 300	<i>Andersen</i>
RG 1974 s. 554	<i>Hermansen</i>
RG 1975 s. 598	<i>Øien</i>
RG 1978 s. 68	<i>Bredvik</i>
RG 1978 s. 505	
RG 1983 s. 917	<i>Sekkesæter</i>
RG 1984 s. 297	
RG 1993 s. 263	
RG 1994 s. 1238	<i>Tittelsnes</i>
1995, 25. april, Eiker, Modum og Sigdal herredsrett	<i>Lie-Nilsen</i>
1996, 15. april, Drammen byrett	<i>Norstad</i>
RG 1996 s. 49	<i>Høgelid</i>
1999, 7. mai, Gulating lagmannsrett	<i>Hadland</i>
1999, 29. oktober, Agder lagmannsrett	<i>Vennesla</i>
2002, 9.april Kragerø tingrett	<i>Wasjø</i>
2003, 1. september, Hålogaland lagmannsrett	<i>Huseby</i>
2003, 21. oktober, Jæren tingrett	<i>Flesjø</i>
2004, 23. januar, Borgarting lagmannsrett	<i>Kråkstad</i>
2004, 13. september, Hålogaland lagmannsrett	<i>Andenes</i>
2004, 15. september, Skien og Porsgrunn tingrett	<i>Dale</i>

## 6 Vedlegg

Vedlegg 1 Forespørsel om tillatelse/søknad om gjennomføring av undersøkelse

Vedlegg 2 Anbefalelsesbrev

Vedlegg 3 Spørreskjema

## **7 Lister over tabeller**

Tabell 1	s. 55
Tabell 2	s. 61
Tabell 3	s. 72